

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY



**NOWE
LOTNISKÓ
DLA
WARSZAWY**

**Śmiały
atak
młodzieży**

**SZD
40 - X
„HALNY”**

**STARTUJE
„STOMIL”**

Nadęta konkurencja – jak nazywano w dawnych latach aerostaty – zawsze cieszyła się popularnością. I my z prawdziwą radością prezentujemy start naszego balonu „Stomil”. Oby poznański balon był dobrym początkiem szerszego rozwoju sportu balonowego w Polsce.

Zdjęcie: K. Fijałkowski

REZYGNACJA MISTRZA

BYŁO to prawdziwe zaskoczenie. Dla społeczności lotniczej i dla licznych miłośników szybownictwa w Polsce.

W przeddzień otwarcia tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Polski w CWL (zakończonych 10 kwietnia) publicznie oświadczenie naszego znakomitego szybowca — Jana Wróblewskiego — że rezygnuje on z czynnego życia sportowego w szybownictwie. Przysłał on do władz Aeroklubu PRL pismo, w którym zawiadomił o swojej decyzji wycofania się z czynnego życia sportowego.

Rezygnacja Jana Wróblewskiego, obecnie pilota Bydgoskiego Zespołu Lotnictwa Sportowego, jest wielką niespodzianką — rzec by można — sensacją. Ma on bowiem zaledwie 33 lata i przez wiele jeszcze lat mógłby uzyskać wyniki na najwyższym poziomie światowym. Jest to również duża strata dla polskiego szybownictwa, szczególnie w obliczu zbliżających się szybowcowych mistrzostw świata w Australii.

Jan Wróblewski kończy karierę szybowcową w pełni slawy, po wyczynach, których nikt dotąd nie osiągnął. Zadebiutował w mistrzostwach świata w 1965 r. zdobywając w South Canby (W. Brytania) tytuł mistrza świata w klasie otwartej. W pięć lat później wywalczył w Marle (USA) tytuł wicemistrza świata w klasie standard, a w 1972 r. w Vriac (Jugosławia) zdobył tytuł mistrzowski w tej samej klasie. Był również rekordzistą świata w przelocie docelowo-powrotnym z wynikiem 678,9 km (1963 r.). Za całokształt działalności i wybitne osiągnięcia w szybownictwie światowym FAI przyznała Janowi Wróblewskiemu najwyższe odznaczenie szybowcowe — Medal Lilienthala, który otrzymał on w tym roku na konferencji generalnej FAI w Dublinie.

Decyzja mistrza jest dla nas zaskoczeniem, chociaż rozumiemy, że ma on prawo do własnego życia — prywatnego, sportowego i zawodowego.

„Zdobylem w szybownictwie wszystko co mogło mi dać osobista satysfakcja — oświadczył w piśmie do Aeroklubu PRL nasz dwukrotny szybowcowy mistrz świata. — Pozostanie zawsze moja dumą i szczytem, że moje skromne osiągnięcia przyczyniły się do utrwalenia wysokiej pozycji polskiego szybownictwa. Aby to osiągnąć, poświęcałem szybownictwu cały swój wolny czas i zapał. Dziś nie mogę sobie na to pozwolić i dlatego zdecydowałem się na ten krok”.

Szkoda! Nie rozstajemy się jednak z naszym mistrzem. Życząc mu wszystkiego najlepszego w dalszym życiu, nauce i pracy, pozwólmy sobie wrócić jeszcze do tego tematu przy innej okazji.

Na razie, dziękujemy Janowi Wróblewskiemu za wszystko to, co wniósł trwałego do chwały naszego sportu lotniczego. Za wszystko to, co zrobił dla polskiego szybownictwa, wpisując się złotymi zgłoskami do kronik slawy Polskich Skrzydeł.

„Skrzydłota” i my wszyscy — kibice szybownictwa — życzymy Janowi Wróblewskiemu wszystkiego najlepszego. (Jrk)

ZWYCIĘZCY

XI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów

W Sali Rycerskiej Ratusza we Wrocławiu odbyło się 31 maja br. uroczyste zakończenie XI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, rozegranego w dniach 24–31 maja br. na trasie Dąbów — Toruń — Szczecin — Zielona Góra — Wrocław.

W uroczystości zakończenia Rajdu udział wzięli m. in.: prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło, przedstawiciel Wydziału Propagandy, Prasy i Wydawnictw KC PZPR — Jerzy Liszewski oraz wiceprzewodniczący Prezydium Rady Narodowej m. Wrocławia — Mieczysław Korzycki.

W Rajdzie startowało 30 załóg (pilot i dziennikarz). W łącznej punktacji, po konkurencjach pilotażowych i dziennikarskich, zwyciężyła załoga w składzie: pil. Stanisław Maksymowicz (Aeroklub Wrocławski) i red. Andrzej Waligórski (PR Wrocław) — 1551,5 pkt. Drugie miejsce zajęła załoga: pil. Stanisław Marilowski (Aeroklub Radomski) i red. Bohdan Kaznowski („Przyjaźń”) — 1514,24 pkt.; trzecie — załoga: pil. Jan Baran (Aeroklub Rzeszowski) i red. Magdalena Jankowska („Przegląd Sportowy”) — 1511 pkt.; czwarte — załoga: pil. Stanisław Białas (Aeroklub Jeleniogórski) i red. Jerzy Zarębski („Skrzydłota Polska”) — 1511,5 pkt.; a piąte — pil. Władysław Kościelny (Aeroklub Bydgoski) i red. Mieczysław Kowalski („Gazeta Pomorska”) — 1500,24 pkt.

Najlepszym pilotem XI Rajdu okazał się pil. Jan Baran z Aeroklubu Rzeszowskiego, a dziennikarzem — red. Andrzej Waligórski z PR Wrocław.

Konkurs dziennikarski rozegrano w dwóch grupach — radiowej i prasowej. W grupie radiowej nagrodę I stopnia przyznano Andrzejowi

Waligórskiemu z PR Wrocław. W grupie prasowej nie przyznano I nagrody. Natomiast dwie nagrody II stopnia przyznano ex aequo: red. red. Tadeuszowi Patanowi („Kronika Beskidzka” — Bielsko-Biala) i Jerzemu Zarębskiemu („Skrzydłota Polska”). Nagrody III stopnia w grupie prasowej otrzymali: red. red. Juliusz Grodzinski („Panorama” — Katowice) i Bohdan Kaznowski („Przyjaźń”). Poza tym przyznano sześć wyróżnień i nagrody za aktywność dziennikarską w czasie trwania Rajdu.

Nagrodę prezesa ZG APRL przyznano najlepszemu dziennikarzowi Rajdu — red. Andrzejowi Waligórskiemu. Nagrodę Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Siłnikowego PZL — za najlepszą pracę popularyzującą walory polskiego sprzętu lotniczego — przyznano red. Rafałowi M. Brzeskiemu z PR Warszawa. Nagrodę redakcji „Żołnierza Wolności” — za najlepszą pracę o współczesnym Wojsku Polskim — przyznano red. Jerzemu Lipowskiemu z „Trybuny Robotniczej” w Katowicach.

Nagrodę specjalną, puchar przechodni im. Marii Teisseyre, zmarłej w ubiegłym roku dziennikarki, wybitnej współorganizatorki rajdów dziennikarzy i pilotów z Wrocławia, otrzymała redakcja najlepszego dziennikarza Rajdu — Wrocławskiego Rozgłoszenia Polskiego Radia, gdzie pracuje red. Andrzej Waligórski.

Relacje z XI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów zamieścimy w następnym numerze. (yy)

• **AKREDYTOWANI** w Polsce attaches wojskowi, morskcy i lotniczy oraz ich zastępcy złożyli wizytę w Krakowie, gdzie zwiedzili zabytki historyczne i kulturalne miasta. Goście obejrżeli również pokaz skoków spadochronowych w wykonaniu żołnierzy z Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej.

• **ZESPÓŁ** Wojsk Lotniczych zdobył po raz trzeci tytuł drużynowego mistrza WP w tenisie stołowym — wicemistrzem został zespół Wojsk OPK. Tytuł indywidualnego mistrza WP na 1973 r. zdobył pil. Andrzej Gajewski z Wojsk Lotniczych.

• **STUDENCI** Politechniki Poznańskiej gościli zastępcę dowódcy Wojsk Lotniczych d/s politycznych plk. mgr Ludwika Sobieraja, który omówił zagadnienia związane z obronnością Polski w świetle aktualnej sytuacji na świecie.

• **NASZ** redakcyjny „Kormoran” narzekał i zazdrościł w jednym z felietonów, że na czeskosłowackich etapach Wyścigu Pokoju skoczkości aeroklubów Czechosłowacji popisywali się skokami na stadionach. Spieszymy więc donieść, że na XI etapie Wyścigu Pokoju w Poznaniu też były emocje lotnicze. Na płycie stadionu wyładowało przed przyjazdem kolarzy trzech skoczków Aeroklubu Poznańskiego: Sławomir Pomietlak, Zygmunt Renc i Wojciech Wojciechowski, zbierając zasłużone brawa. Koncertowała także na stadionie reprezentacyjna orkiestra Wojsk Lotniczych. Miał również wystartować balon, jednakże jego start opóźnił się sporo i — jak pisze „Express Poznański” — wleciał nad „Adria” akurat w momencie, kiedy kolarze jedli tam kolację.

• **DWAJ** piloci Aeroklubu Warszawskiego: Tadeusz Skuza i Stanisław Targowski zdobyli trzecie diamenty do złotej odznaki szybowcowej. Pierwszy wykonał przelot docelowo-powrotny 320 km, a drugi — przelot na trasie trójkąta 320 km.

• **W WOJSKOWYCH** Zakładach Naprawczych odbyła się uroczystość wręczenia załozce sztabu przechodniego Ministerstwa Obrony Narodowej i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Metalowców, przyznanej za uzyskanie najlepszych wyników i zajęcie

REKORD MIĘDZYNARODOWY
ADELI DANKOWSKIEJ
w przelocie docelowo-powrotnym

Znakomita szybowiczka Centrum Wyszkołaenia Lotniczego w Lesznie Wlkp., pil. instr. ADELA DANKOWSKA, ustanowiła 29 maja br. rekord międzynarodowy w przelocie docelowo-powrotnym na szybowcu „Janar”. Osiągnęła ona odległość 686 km, bijąc tym samym poprzedni rekord w tej kategorii, który należał do Australijki SUSAN MARTIN i wynosił 633 km.

31 maja br., w dniu otwarcia XVIII Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie Wlkp., znakomitej szybowiczce złożył gratulacje prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO, dekorując zarazem złotym medalem „Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe”, nadanym A. Dankowskiej przez GKKFIT. Do gratulacji dołączamy się i my. (y)

BOGDAN BARTNIKOWSKI I JERZY ZARĘBSKI
laureatami „Pióra Ikar 1972”

W Domu Dziennikarza w Warszawie odbyło się 4 czerwca br. wręczenie dorocznych nagród Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Laureatami nagrody Klubu Publicystów Lotniczych SDP p.n. „Pióra Ikar 1972” zostali red. Bogdan Bartnikowski z redakcji „Żołnierza Polskiego” (I nagroda) i red. Jerzy Zarębski ze „Skrzydłatej Polski” (II nagroda). Laureatom serdecznie gratulujemy.

pierwszego miejsca w międzynarodowym współzawodnictwie pracy przedsiębiorstw metalowych MON za 1972 r. Sztandar ten załoga otrzymała już po raz trzeci i zatrzymuje go na własność. W imieniu ministra Obrony Narodowej sztandar wręczył zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński, w obecności przedstawiciela ZG Związku Zawodowego Metalowców.

• **PILOT** Aeroklubu Kieleckiego Andrzeja Zarębskiego wykonał na szybowcu „Pirat” przelot na trasie Kielec — Częstochowa — Łódź — Kielec, długości 328 km, zdobywając tym samym diament do złotej odznaki szybowcowej.

• **NA TERENIE** Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie zostanie wybudowany pomnik patrona szkoły — Jana Krasickiego — w formie domu kultury młodego żołnierza, z zapleczem sportowym i rekreacyjnym. Realizacja tego nowego o charakterze społecznym przedsięwzięcia, angażującego młodzież zetemiosową i wojskową, przewidziana jest na 1975 rok, w którym przypada rocznica 30-lecia szkoły w PRL.

• **WYTWÓRNIA** Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu okazała się najlepszym przedsiębiorstwem przemysłu maszynowego w 1972 roku. 28 maja br., podczas konferencji sprawozdawczej Rady Zakładowej i Robotniczej WSK „Delta Mielec”, załozce tego zakładu przekazano Sztandar Przechodni ZG ZZM i Ministerstwa Przemysłu Maszynowego za wyniki produkcyjno-ekonomiczne w 1972 roku. (yy)

• **W KOMISJI** TRANSPORTOWEJ PRL — NRD powołana została grupa robocza do spraw lotnictwa cywilnego. Na pierwszym posiedzeniu grupy, które

re odbyło się w Lipsku w dniach 25–30 maja br., opracowany został program prac na lata 1973–1974. Przewiduje on współpracę zarządów lotnictwa i przedsiębiorstw przemysłowych zarówno w dziedzinie technicznej jak i handlowej. Szczególny nacisk położony został na współpracę w zakresie obsługi technicznej i napraw samolotów. Przewodniczącym delegacji polskiej w grupie jest wicedyrektor CZLC, mgr Czesław Gagajek. Należy dodać, że istnieje już podobny organ współpracy lotniczej między Polską i Czechosłowacją.

• **DOTYCHCZAS** zaopatrzeniem pokładowym samolotów polskich i obcych zajmował się „WARS”. Wobec narzeków na jakość i terminowość obsługi, cały catering lotniczy przejął na siebie obecnie LOT, organizując na Okęcu własne zaplecze gastronomiczne. Przydałyby się również zmiany w obsłudze restauracji i kawiarni w międzynarodowym porcie lotniczym, która nie cieszy się najlepszą opinią wśród pasażerów lotniczych.

• **TEGOROCZNA** konferencja towarzysząca przewozu lotniczego krajów RWPG odbędzie się w połowie czerwca w Ulan Bator, na zaproszenie Zarządu Lotnictwa Cywilnego Mongolii. (n)

• **W CENTRUM** Wyszkołaenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. rozegrano w dniach 31 maja — 13 czerwca Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Do chwili zamknięcia numeru (5 czerwca br.) rozegrano 4 konkurencje. Wyników czwartej konkurencji jeszcze nie otrzymaliśmy. W punktacji ogólnej po trzech konkurencjach prowadził Stanisław Kluk, przed Januszem Centką i Stanisławem Wujczakiem. Pełne wyniki i relacje z mistrzostw podamy w następnych numerach. (y)

ZMARŁ HENRYK GÓRKA

W dniu 30 maja 1973 r. zmarł doc. mgr inż. HENRYK GÓRKA, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, członek władz Aeroklubu PRL, długoletni prezes Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — odznaczony Orderem Sztandaru Pracy I klasy, Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski i innymi odznaczeniami. CZĘŚĆ JEGO PAMIĘCI!

JESZCZE kilka lat (jak dobrze pójdzie...) i niestety, będziemy musieli rozstać się z lotniskiem Gocław. Rozbudowująca się w łacie warszawskim tempie stolica potrzebuje wolnych terenów i urbanisci już przysięgają się do rozległego pola wzlotów na skraju Saskiej Kępy.

Dzisiejsi użytkownicy Gocławia wkrótce będą musieli zatem szukać nowej siedziby. Gdzie? Problemowi temu poświęcona była narada naukowo-techniczna, którą ostatnio zorganizował Oddział Warszawski Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Pozytywnie należy ocenić tę inicjatywę SITKom-u. Na naradzie bowiem koncepcje opracowane przez Dział Lotniskowy ZG Aeroklubu PRL zostały skonfrontowane ze środowiskiem fachowym.

Drugą lotniczą Polskę budować będziemy z wielkim entuzjazmem, ale i nie mniejszą rozwagą. Stąd konieczność wcześniejszego opracowania planów budowy każdego nowego obiektu oraz wszechstronnej analizy jego kosztów i lokalizacji, a także zbadania, czy będzie on w stanie zaspokoić rosnące — w miarę upływu lat — potrzeby.

Dlatego na naradzie słusznie dominował pogląd — zaprezentowany przez mgr inż. Jana Chojnackiego — iż budowa nowego lotniska sportowo-usługowego dla Warszawy musi już w założeniu mieć charakter nowoczesnej inwestycji. Inwestycji, którą z racji dość znacznych kosztów można realizować etapami, ale która nie może mieć nic wspólnego



Jak będzie wyglądało przyszłe lotnisko sportowo-usługowe Warszawy tego nikt jeszcze nie wie. Nie przeszkodziło to jednak naszemu grafikowi w przedstawieniu własnej wizji aeroklubowej części lotniska przyszłości...

NOWE LOTNISKO DLA WARSZAWY

z tak zwanymi rozwiązaniami przewidywanymi.

Potrzeba nowoczesnego lotniska sportowo-usługowego w Warszawie nie wymaga szerszego uzasadnienia. Wystarczy przypomnieć, że obecnie z lotniska Gocław obok Aeroklubu Warszawskiego korzystają także: Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego, Lotnicze Zakłady Naprawcze, Zakład Usług Agrolotniczych WSK. Aktualnie liczba operacji lotniczych (startów lub lądowań) w skali rocznej wynosi około 20 000.

W ocenie perspektywicznej nowe lotnisko warszawskie powinno służyć następującym użytkownikom:

— **lotnictwu sportowemu** czyli spadochroniarstwu, modelarstwu, szybownictwu i sportowi samolotowemu, a w przyszłości także motoszybownictwu oraz krajowej i zagranicznej turystyce,

— **lotnictwu sanitarnemu** w zakresie transportu chorych, personelu lekarskiego i medykamentów, centralnej dyspozycji w skali krajowej oraz centralnej bazy zaopatrzeniowo-przeglądowej i szkoleniowej,

— **lotnictwu dyspozycyjnemu** instytucji administracyjnych i gospodarczych w zakresie operatywnego transportu niewielkich ekip funkcyjnych, awaryjnych, sprzętu, części zamiennych itp. (obecnie w kraju posiadamy kilkanaście samolotów

dyspozycyjnych, a w materiałach prognostycznych do roku 1990 przewiduje się czterysta sztuk),

— **lotnictwu gospodarczemu** głównie w zakresie centralnej bazy administracyjnej i akwizycyjno-dyspozycyjnej w relacji krajowej i zagranicznej. W perspektywie wydaje się prawdopodobne istnienie w Warszawie rozwinętych usług lotniczych w zakresie: transportu pionowego budowlano-przemysłowego, fotografovania, pomiarów, reklamy itp.

Wydaje się oczywiste, że tak różnorodnych i rozległych zadań nie da się pogodzić na wspólnym lotnisku z lotnictwem komunikacyjnym, którego samoloty muszą poruszać się w wolnym obszarze powietrznym.

Popatrzmy jeszcze bliżej na funkcje, które musi spełniać nowe warszawskie lotnisko sportowo-usługowe. Oto ważniejsze z tych funkcji:

- przyloty, odloty, manewrowanie i postój statków powietrznych,
- gospodarka przeglądowo-reмонтowa sprzętu lotniczego,
- magazynowanie, konserwacja i dystrybucja sprzętu lotniczego i ewentualnie paliw,
- szkolenia lotnicze podstawowe, treningowe i wyczynowe (teoretyczne, praktyczne, symulatory),

- działalność lotniczo-usługowa,
- pogotowie lotnicze służby zdrowia i lotnictwa dyspozycyjnego,
- działalność propagandowa — np. masowe imprezy widowiskowe,
- zawody lotnicze krajowe i międzynarodowe,
- trening i zawody modelarskie (także modeli na uwięzi i rakiet),
- działalność administracyjna, hotelowo-internatowa i socjalno-bytowa (kursy, imprezy, zakwaterowanie ekip zagranicznych itp.).

Jak z tego widać zakres prac, które będą prowadzone na terenie nowego lotniska jest niezwykle szeroki i społecznie użyteczny. Dlatego wydaje się słuszny postulat, aby w kosztach nowego sportowo-usługowego lotniska Warszawy partycypowały wszystkie zainteresowane resorty, niezależnie od władz miejskich, które zrekompensują lotnictwu utratę Gocławia.

Budowa lotniska związana jest z licznymi problemami, a czele których stoi kwestia lokalizacji. W rezultacie badań kartograficznych i rozpoznania wizualnego, częściowo przy wykorzystaniu statków powietrznych, w promieniu do 25 km od Warszawy rzeczoznawcy wytypowali wstępnie 13 potencjalnych terenów, które z uwagi na dotychczasowy stan zainwestowania i przeszkód terenowych mogą być w ogóle brane pod uwagę.

Lokalizacja lotniska to równocześnie lokalizacja stref pilotażu, lotów nawigacyjnych i w ogóle określonej przestrzeni powietrznej. Przestrzeń ta nie może kolidować z korytarzami powietrznymi lotnictwa komunikacyjnego, strefami ciszy i innymi ograniczonymi dla lotów. Lokalizacja lotniska musi również uwzględniać koszty wywłaszczeń, straty wynikające dla rolnictwa, warunki komunikacji z miastem, ogólne koszty inwestycyjne, zakres robót odwadniających i niwelacyj-

nych, uciążliwość lotniska dla otoczenia z uwagi na hałas itp.

Optymalizacja tych wszystkich warunków decydujących o lokalizacji nowego lotniska sportowo-usługowego dla Warszawy jest trudna. Wydaje się, że najkorzystniejszym rozwiązaniem z wielu względów byłoby zlokalizowanie nowego lotniska w okolicach miejscowości Marki, na północny-wschód od Warszawy. W perspektywicznych planach tereny te znajdują się w widłach autostrad, będzie zatem dogodny dojazd. Z kierunku tego specjaliści przewidują „nawietrzanie miasta”, co nie pozwoli na budowę w tym rejonie zakładów przemysłowych (kominy!). Strefa powietrzna w okolicy Marek nie koliduje z korytarzami powietrznymi.

Oczywiście specjaliści i projektanci zajmujący się budową lotnisk muszą rozwiązać wiele problemów związanych z budową nowego lotniska. sportowo-usługowego dla Warszawy. Czas jednak szybko biec i chociaż lotnisko to nie jest jeszcze potrzebą chwili, to jednak rozpoczęcie wstępnych prac jest już konieczne. Konferencja zorganizowana przez OW SITKom była więc jak najbardziej na czasie. Narada jednak naradą, ale warto by uruchomić konkretne środki na opracowanie dokumentacji szczegółowej nowego lotniska. Jak dotąd sprawą tą zajmuje się głównie Dział Lotniskowy ZG Aeroklubu PRL, który — jak wiadomo — musi borykać się z wieloma bieżącymi zagadnieniami i nie ma możliwości na prowadzenie szeroko zakrojonych prac projektowych. Prac wymagających odpowiednich nakładów oraz specjalistów najwyższej klasy. Nowe sportowo-usługowe lotnisko Warszawy musi być pod względem wizualnym i funkcjonalnym dobrą wizytówką przyszłej, jeszcze piękniejszej stolicy.

Zawody im. S. Grzeszczyka

ŚMIAŁY ATAK MŁODZIEŻY

ZAPOWIADAŁO się, że w VIII Krajowych Zawodach Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka (II liga) weźmie udział rekordowa ilość około 50 pilotów, w tym kilka ekip zagranicznych. Ostatecznie jednak na starcie w Lesznie stanęło 34 pilotów, w tym dwóch z NRF. Jeszcze dzień przed pierwszą konkurencją organizatorzy stanęli wobec trudnego zadania. Wiele szybowców, na których przybyli zawodnicy do Leszna, nie było przygotowanych pod względem technicznym do startu.

Liczne usterki, brak okresowych przeglądów nie wystawia dobrego świadectwa aeroklubom, kierującym w takim stanie sprzęt na zawody. Nie wszystkie z wyznaczonych aeroklubów przysłały też na zawody mechaników, kierowców, samochody i samoloty. Dzięki ofiarnej pracy służby technicznej, wszystkie szybowce stanęły na starcie I konkurencji. Interwencje w ZG APRL pozwoliły też w trybie natychmiastowym nakłonić wyznaczone przedtem aerokluby do oddelegowania do Leszna swych pracowników na czas VIII KZS.

Już w pierwszy dzień zawodów, 14 maja br. zawodnikom przyszło zmierzyć się w trudnych warunkach na trasie trójkąta 104 km, z punktami zwrotnymi we Wroniawach i Kotli. Zadaniem dnia był dwukrotny oblot tej trasy. Pomimo silnego wiatru po raz pierwszy w Lesznie melduje się około 20 szybowców. Niestety, żadnemu z zawodników nie udało się oblecieć trasy po raz



Odprawa zawodników przed konkurencją. Kierownik sportowy zawodów, Józef Dankowski wyznacza zadanie dnia.



Na starcie VIII Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka.

drugi. Bogate żniwo zbierali więc piloci holujący i kierowcy, którzy ścigali szybowce do późnej nocy. Zwycięzcą konkurencji okazał się niespodziewanie student z NRF Christoph Kensche, legitymujący się zaledwie 250-godzinnym nalotem. Przeleciał on 185 km. Straty punktowe większości pozostałych pilotów były jednak minimalne.

16 maja br. znów nie udało się żadnemu zawodnikowi dolecieć do mety przelotu docelowo-powrotnego 184 km Leszno — Ostrów — Leszno. Najbliżej celu, bo na 182 km ląduje Alfred Bzyl z Bydgoszczy, latający na szybowcu „Foka-5”. Po uwzględnieniu wartości wyrównania, zwycięzcą konkursu zostaje jednak Walenty Sawicki z Białegostoku, startujący na „Foce C”. On też zostaje liderem po dwóch konkurencjach. Różnice punktowe są w dalszym ciągu niewielkie.

Następnego dnia znów docel-powrót, tym razem długości 150 km na trasie Leszno — Zielona Góra — Leszno. Konkurencję kończą wszyscy zawodnicy. Najlepszy czas uzyskuje Jerzy Brański na „Foce 4”. Po przeliczeniu wyników, trzy pierwsze miejsca zajmują jednak „Piraty” pilotowane przez Z. Skolskiego, T. Gołata i A. Jeś-

manowicza. Nowym liderem zawodów zostaje Tadeusz Gołata z Bydgoszczy. Wszyscy, którzy się będą liczyć w tych zawodach, są już w czołówce lub bardzo blisko niej.

18 maja br. okazał się później dniem najlepszej pogody w zawodach. Ambitne zadanie dnia, trójkąt 322 km Leszno — Rogaszyce — Marzenin — Leszno kończy aż 30 zawodników, a trzech dalszych ląduje w pobliżu mety. Dużej sztuki dokonuje zajmujący dotąd przedostatnie miejsce Janusz Trzeciak z Rzeszowa, który na mniej doskonałym od „Fok” „Piracie” uzyskuje najlepszy czas oblotu i oczywiście zdecydowanie wygrywa tę najpiękniejszą konkurencję zawodów. Wykonanie konkurencji dla K. Kanlewskiego, P. Rydera i braci A. i T. Świstów oznacza jednocześnie zdobycie diamentów. Lecąc poza konkursem po tej samej trasie, Franciszek Kępka z Bielska i Adela Dankowska z Leszna ustanawiają na „Jantarach” nowe rekordy Polski: 101,284 km/h i 90,704 km/h.

Kolejnym liderem zawodów, i to na długie osiem dni, zostaje równo dotąd latający Piotr Szczepański z Warszawy. Czołówkę, która wydaje się mieć prawie pewny udział w przyszłorocznych mistrzostwach Polski, stanowią ponadto: T. Świst, T. Gołata, R. Szamkołowicz, Z. Plotkowiak, A. Jeśmanowicz, F. Szachewicz i E. Janowski.

Dopiero ostatniego dnia zawodów udaje się rozegrać piątą i ostatnią konkurencję VIII KZS — trójkąt 104 km Leszno — Wąsosz — Gola — Leszno. W tej krótkiej konkurencji wielu pilotów pragnąc odrobić straty, postawiło wszystko na jedną kartę. Zdając sobie sprawę z niewielkich różnic punktowych, nie asekurowała się



Uczestnicy VIII KZS startowali na szybowcach typu „Pirat”, „Foka C”, „Foka 4” i „Foka 5”. Na zdjęciu: „Pirat” w locie holowanym. Zdjęcie: B. Koszewski (1) i M. Kucharski (6)



Tadeusz Gołata z Aeroklubu Bydgoskiego, najmłodszy uczestnik i jednocześnie zwycięzca Zawodów im. S. Grzeszczyka.

zbyttnio czołówka. Do mety doleciało 21 szybowców. Znow bezwzględnie najlepszy okazał się „Pirat”, pilotowany tym razem przez Z. Skolskiego, który jako jedyny zawodnik wygrał dwie konkurencje. Fatalnie powiodło się dotychczasowemu liderowi, P. Szczepańskiemu, który lądował przygodnie i spadł na dalekie miejsce. Pięknie finiszował junior J. Szempliński, który z odległej pozycji awansował do ścisłej czołówki. Stracił premiowane awansem do I ligi miejsce R. Janowski. Pozostali piloci pierwszej ósemki, obronili jednak swoje pozycje. Liderem i zwycięzcą zawodów został niespodziewanie ich najmłodszy uczestnik, Tadeusz Gołata z Bydgoszczy.

Zwycięzca VIII KZS, Tadeusz Gołata z Aeroklubu Bydgoskiego, urodził się w 1952 r. Jest synem wieloletniego instruktora, organizatora i działacza lotnictwa sportowego, Franciszka Gołaty. Student II roku Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Bydgoszczy, gdzie studiuje elektronikę. Członek kadry juniorów. W chwili rozpoczęcia zawodów miał 365 godzin nalogu i 5 570 km przelotów, w tym w roku bieżącym 23 godziny i 700 km. Należał więc do tych, którzy legitymowali się największym treningiem przed zawodami. Ma złotą odznakę szybowcową. Start w II lidze był jego najpoważniejszym dotąd występem zawodniczym.

Z czołowej grupy pilotów R. Szamkołowicz, Z. Płotkowiak, F. Szachowicz, A. Jeśmanowicz i Z. Skolski mają sporo doświadczenia zawodniczego, które pomimo braku większego treningu, owoce procentowało w VIII KZS. Mniejszym doświadczeniem legitymuje się tylko T. Świst.

Przedstawicielem najmłodszego pokolenia jest 21-letni J. Szempliński, członek kadry juniorów, student AWF we Wrocławiu. Wysoką lokatę i dobre wrażenie pozostawił po sobie 21-letni student UAM w Poznaniu, Zb. Brzostowski, także członek kadry juniorów.

Wyniki VIII KZS obliczane były według nowego regulaminu, obowiązującego we wszystkich zawodach, od okręgowych po mistrzostwa Polski. Jako sędzia główny zawodów im. S. Grzeszczyka mam parę uwag pod adresem nowego regulaminu, które moim zdaniem powinny być uwzględnione przy opracowywaniu jego doskonalszej wersji. Nowy regulamin jest w swym założeniu słuszny, uwzględnił w dostatecznym stopniu złożoność warunków pogodowych, rodzaj konkurencji i wysiłek pilota, włożony w wykonanie zadania. Eliminuje również poważnie element szczęścia. Jest sprawiedliwy w ocenie.

Jego naczelną wadą jest jednak złożoność obliczeń, wymagająca nie tylko maszyny do liczenia, ale także sztabu liczących. Przeciętny zawodnik nie bardzo orientuje się przy tym we wszystkich zależnościach i niuansach punktacji.

Oddzielną, ale nie mniej ważną sprawą są wartości wyrównania, tzw. współczynniki dla poszczególnych szybowców. Porównanie startujących na zawodach „Piratów”, „Fok C”, „Fok 4” i „Fok 5” wypada zbyt rażąco na niekorzyść „Fok 4 i 5”.

Organizacja zawodów nie budziła zastrzeżeń. Jest to wynik sprawnej działalności wszystkich służb i doświadczenia CWL Leszno w organizowaniu dużych imprez lotniczych. Na uwagę zasługuje żywe zainteresowanie zawodami przedstawicieli miejscowych władz. Dodać też warto, że główną nagrodę, honorową i rzeczową, ufundowała rodzina patrona zawodów, zmarłego przed kilku laty pioniera szybownictwa polskiego, Szczepana Grzeszczyka.

HENRYK KUCHARSKI



Członek kadry juniorów Jerzy Szempliński (z lewej) podczas ostatniej konkurencji awansował z 14 na 4 miejsce w zawodach. Z prawej: Zdobywca 3 miejsca, Zdzisław Płotkowiak.



Przedstawiciel atakującej młodzieży, Zbigniew Brzostowski

Ośmioltniowy lider zawodów, Piotr Szczepański



WYNIKI VIII KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH IM. SZCZEPANA GRZESZCZYKA

1. Tadeusz Gołata (Bydgoszcz)	— 3 083 pkt;
2. Romuald Szamkołowicz (Szczecin)	— 3 061 pkt;
3. Zdzisław Płotkowiak (Poznań)	— 3 039 pkt;
4. Jerzy Szempliński (Jelenia Góra)	— 3 035 pkt;
5. Franciszek Szachowicz (Warszawa)	— 3 023 pkt;
6. Andrzej Jeśmanowicz (Toruń)	— 3 024 pkt;
7. Tadeusz Świst (Nowy Targ)	— 3 013 pkt;
8. Zenon Skolski (Lubin)	— 2 941 pkt;
9. Zbigniew Brzostowski (Leszno)	— 2 935 pkt;
10-11. Marian Felczykowski (Toruń)	— 2 838 pkt;
10-11. Kazimierz Kaniewski (Płock)	— 2 838 pkt;
12. Andrzej Gawlik (Gdańsk)	— 2 827 pkt;
13. Jerzy Brański (Białystok)	— 2 822 pkt;
14. Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	— 2 807 pkt;
15. Waleenty Sawicki (Białystok)	— 2 796 pkt;
16-17. Andrzej Rataj (Poznań)	— 2 791 pkt;
16-17. Andrzej Świst (Nowy Targ)	— 2 791 pkt;
18. Piotr Szczepański (Warszawa)	— 2 671 pkt;
19. Henryk Jaworski (Świdnik)	— 2 576 pkt;
20. Christoph Kensch (NRF)	— 2 553 pkt;
21. Edmund Janowski (Toruń)	— 2 506 pkt;
22. Józef Michta (Kielce)	— 2 502 pkt;
23. Aleksander Wasiaś (Wrocław)	— 2 486 pkt;
24. Janusz Trzeciak (Rzeszów)	— 2 403 pkt;
25. Franciszek Ragankiewicz (Wrocław)	— 2 374 pkt;
26. Janusz Panierski (Warszawa)	— 2 373 pkt;
27. Władysław Poleszczuk (Opole)	— 2 308 pkt;
28. Bogusław Tomicki (Wrocław)	— 2 199 pkt;
29. Stanisław Blasik (Wrocław)	— 2 115 pkt;
30. Eugeniusz Fuchs (Olsztyn)	— 2 105 pkt;
31. Mirosław Gajewski (Kielce)	— 2 043 pkt;
32. Benedykt Wilma (Gdańsk)	— 1 997 pkt;
33. Jan Kolba (Nowy Sącz)	— 1 862 pkt;
34. Peter Ryder (NRF)	— 1 671 pkt.

STARTUJE „STOMIL”

KTO z nas na widok szybującego balonu nie uniesie głowy do góry? Wprawdzie rzadki to widok na współczesnym niebie, którym dziś zawładnęły naddźwiękowe odrzutowce. Tradycyjny balon pozostał w cieniu nowoczesnych szybowców, samolotów i śmigłowców; wydaje się być archaicznym środkiem podniebnych eskapad. Czy rzeczywiście tak jest? Sport balonowy, zwłaszcza w ostatnich latach, znów nabiera rumieńców. Rozwija się w Czechosłowacji, Szwajcarii, Francji, Belgii, Niemieckiej Republice Federalnej i w Stanach Zjednoczonych.

I u nas nie brakuje entuzjastów tego wspaniałego sportu, który w okresie międzywojennym był popularny na świecie, a także w naszym kraju cieszył się uznaniem. Znamy nazwiska: płk. F. Hynka, inż. Z. Buryńskiego, prof. F. Janika, W. Wysockiego, W. Pomaskiego i wielu innych zdobywców zaszczytnych trofeów na międzynarodowych zawodach balonowych, włącznie z nagrodą Gordon Bennetta.

A dziś? No cóż? Nie jesteśmy potęgą w tej dziedzinie sportu, ale też nie zaliczamy się do najsłabszych. W Polsce istnieje kilka sekcji balonowych, z których aktualnie tylko

jedna przy Aeroklubie Poznańskim może się pochwalić własnym balonem, noszącym nazwę „STOMIL” SP-BZG o pojemności 2 200 metrów sześciennych i mogącego osiągnąć pułap 8 000 metrów z załogą od 2 do 4 osób. Pocieszymy się jednak tym, że o budowie balonu myślała działająca Aeroklubu Śląskiego, a i w Olsztynie — o ile mi wiadomo — podjęto pewne kroki.

Działalnością poznańskiej sekcji kierują między innymi: inż. Zbigniew Laszkiewicz, Władysław Rewakowicz oraz inż. Stefan Makne — przewodniczący Komisji Balonowej APRL, czynny instruktor balonowy, mający na swym koncie 60 wykonanych lotów. Makne jest również pilotem szybowcowym z diamentową odznaką nr 63. Za sterami różnych typów szybowców spędził ponad 1 200 godzin. Do tego trzeba jeszcze dodać 860 godzin lotu na samolotach.

Sekcja cieszy się dużą popularnością nie tylko w społeczeństwie wielkopolskim. To właśnie jej piloci w latach ubiegłych organizowali doroczne imprezy balonowe połączone z przewozem poczty. Imprezy te zdobyły sobie rozgłos w Europie. Piloci sekcji byli dwukrotnie zaproszeni przez Aeroklub Niemieckiej



Przewodniczący Komisji Balonowej Aeroklubu PRL inż. Stefan Makne (pierwszy z lewej) jest również czynnym pilotem i instruktorem balonowym.
Zdjęcia: K. Fijałkowski

Wyżej: „Stomil” nabiera kształtów. Do startu pozostało niewiele czasu... Z lewej: Pierwsza czynność przed napełnianiem balonu — kontrola powłoki. Jak wszystkie produkty „Stomilu” — tak i balon noszący to imię jest najwyższej jakości.

Republiki Demokratycznej w celu dokonania na ich terytorium wzlotów propagandowych. W 1968 — 69 roku inż. Makne przebywał w Czechosłowacji, gdzie szkolił czeskich pilotów w lotach balonem wolnym.

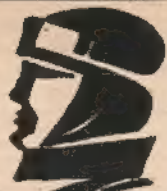
Niemale są również sportowe osiągnięcia sekcji. Poznańscy piloci balonowi startowali w wielu zawodach organizowanych w kraju, jak i za granicą, odnosząc zwycięstwa. Na przykład w międzynarodowych zawodach balonów wolnych, które odbyły się w 1965 roku w Wiedniu, pierwsze miejsce zajął inż. Makne. W zawodach balonowych o nagrodę Vandas i Hulki, drugą pozycję wywalczył ten sam pilot.

Aktualnie sekcja skupia kilkunastu zapaleńców. Wśród nich są piloci szybowcowi i skoczkowie spadochronowi, jak na przykład: Hieronim Kosmowski, Eugeniusz Olszański, inż. Ireneusz Cieślak i Zygmunt Gumieński. Ten ostatni posiada złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Wszyscy czterej wymienieni spełniają warunki potrzebne do uzyskania licencji pilota balonowego. Już wkrótce staną przed komisją państwową, by zdać egzamin i uzyskać licencje.

Szczególnie pocieszającym faktem jest to, że do sekcji balonowej garnie się młodzież z poznańskich szkół oraz z różnych zakładów pracy. Ambicją zaś kierownictwa sekcji jest wyszkolić tych młodych chłopców na dobrych pilotów balonowych.

Powiadają, że reklama jest dźwignią handlu. Właśnie w dniu przyjazdu do Poznania kolarzy XXVI Wyścigu Pokoju, piloci sekcji balonowej uczcili ten fakt wykonaniem lotu szkolno-propagandowego. Start balonu odbył się z niewielkiego placu usytuowanego tuż obok boiska sportowego Klubu „Warta”. Obserwowało go setki mieszkańców Grodu Przemysława. Oczywiście najwięcej wśród kibiców było młodzieży.

W. BABIARZ



W okresie minionej wojny nie latał bojowo, nie odniósł żadnego zwycięstwa powietrznego, nie nosił stalowego munduru. Zadał jednak Niemcom hitlerowskim tak olbrzymie straty, iż nazwano go człowiekiem, który wygrał wojnę. Mimo niewątpliwych osiągnięć godnych najwyższego podziwu i uznania nie otrzymał, nawet pośmiertnie, należnego mu odznaczenia wojkowego.

Inżynier Antoni Kocjan, bo o nim mowa, należał w okresie międzywojennym do grupy najwybitniejszych konstruktorów lotniczych. Droga, którą doszedł do sukcesów nie była łatwa. Żył w świecie logiki cyfr i nieomylnych obliczeń, w nieustannym wysiłku. Był tytanem pracy. Ta cecha charakteru połączona z niezwykłą żywotnością, ruchliwością, dokładnością, docieklivością i błyskotliwością pozwoliły mu stać się człowiekiem, który odegrał olbrzymią rolę w akcji przeciwko broni hitlerowskiej V-1 i V-2. Ogarnięty fanatyczną nienawiścią wobec wroga podejmował niezwykle ryzykowne działania. W swej pracy żołnierza armii podziemnej wykazał znakomite umiejętności wyciągania logicznych wniosków z otrzymywanych meldunków wywiadowczych.

★

Urodził się 12 sierpnia 1902 r. we wsi Skalskie koło Olkusza. W 1923 r. ukończył gimnazjum w Olkuszu, po czym rozpoczął studia na wydziale elektrycznym i lotniczym Politechniki Warszawskiej. Własną pracą zarabiał na utrzymanie i opłatę uczelni. Znajdował się w bardzo trudnych warunkach materialnych. W okresie studiów współpracował z Rogalskim, Wigurą i Drzewieckim (konstruktorami samolotów RWD) w sekcji lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej. W październiku 1929 r. wraz z Franciszkiem Żwirką zdobył dla Polski międzynarodowy rekord wysokości (4004 m) na samolocie RWD-2. Po uzyskaniu dyplomu inżyniera w 1931 roku rozpoczął pracę w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie. W 1931 r. powstały dwa szybowce jego konstrukcji: „Czajka-1”, „Czajka-2”. W drugiej połowie 1932 r. stanął na czele Warsztatów Szybowcowych w Warszawie mieszczących się na Polu Mokotowskim. Jako główny konstruktor zaprojektował szereg doskonałych szybowców, które rozstawiły polskie szybownictwo. We wrześniu 1932 r. zbudowana została „Wrona”. Ponadto w 1932 r. zaprojektował szybowiec treningowy „Komar”, który opuścił warsztaty w maju 1933 r. W tym samym roku ukończono „Wronę-bis”. W 1934 r. oblatano trzy szybowce: dwa treningowe: „Srokę” i „Komara-bis” oraz akrobacyjnego „Sokoła”. W 1936 r. opuściły warsztaty: udoskonalona „Czajka-bis”, akrobacyjny „Sokół-bis” oraz wspólnie z inż. Szczepanem Grzeszczykiem zaprojektowany szybowiec dwumiejscowy „Mewa”.

W 1937 r. zbudowane zostały dwa szybowce wychynowe typu „Orlik”, na których dwaj piloci polscy uczestniczyli w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Niemczech, które po wojnie uznane zostały za I Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Wtedy to Bolesław Baranowski na „Orliku” zajął najlepsze,



KOCJAN

7 miejsce, spośród sześciu startujących zawodników polskich. Tego samego roku sześciu pilotów latało na „Orlikach” podczas Krajowych Zawodów Szybowcowych w Inowrocławiu. Ponadto z początkiem 1937 r. oblatany został szybowiec „Bak”.

W 1938 r. zbudowano „Orlika-2”, wersję rozwojową „Orlika” z 1937 r. Jeden z „Orlików-2” znajduje się w USA. Drugi natomiast przechowany przez cały okres okupacji hitlerowskiej uległ zniszczeniu — po zakończeniu wojny — w jednym z lotów doświadczalnych. Pod koniec 1938 r. opuścił warsztaty motoszybowiec „Bak-2”. Z początkiem 1939 r. oblatany został w Warszawie „Orlik-3 Olimpijski”. Szybowiec ten wykonano specjalnie na konkurs olimpijski we Włoszech. Na skutek kampanii faszystowskich Włoch i hitlerowskich Niemiec, mimo oczywistych wyższych zalet technicznych i pilotażowych „Orlika-3”, nagrodę przyznano niemieckiemu szybowcowi — „Meise”. W 1939 r. unowocześniono szybowiec szkolny „Wrona”. Wstąpienie nazwano ją „Wroną poprawioną”, a ostatecznie otrzymała ona oznaczenie „Wrona-2”. Mimo twórczej i wyczerpującej pracy konstruktorskiej i organizatorskiej Antoni Kocjan miał czas na latanie w Aeroklubie Warszawskim jako pilot samolotowy.

Ponadto do wybuchu wojny powstały projekty rozwojowe: „Komara”, „Sokoła” i motoszybowca „Bak”. W projektach na lata 1940 i 1941 znajdowały się: szybowiec rekordowy i akrobacyjny. W tym okresie szybowce konstrukcji inż. Antoniego Kocjana budowano na licencji w Finlandii, Estonii, Bułgarii, Jugosławii i w Palestynie. Na szybowcach Kocjana ustanowiono 14 rekordów krajowych, w tym jeden międzynarodowy (długotrwałości lotu, Wanda Modlibowska w 1937 r.). Michał Ofierski na motoszybowcu „Bak” ustanowił dwa rekordy międzynarodowe. Szybowiec „Komar” na przykład prezentowany był na Olimpiadzie 1936. „Komar” zbudowany w Jugosławii zajął drugie miejsce na Międzynarodowych Wysokogórskich Zawodach w Szwajcarii w 1935 r. na „Komarze” dokonano lotów nad Zatoką Fińską.

Podczas jednego z nalołów na Lublin, we wrześniu 1939 r. inż. Antoni Kocjan został kontuzjowany wybuchem bomby lotniczej. Po kampanii wrześniowej został żołnierzem Ruchu Oporu, w którym wkrótce zastąpił jako niezwykle odważny w działaniu, przy czym był autorem niezwykle śmiałych i ryzykownych planów walki z okupantem hitlerowskim. W rezultacie aresztowania przeszedł przez 10 miesięcy w

Oświęcimiu, skąd wydostali go przyjaciele i jednocześnie żołnierze Armii Krajowej. Powróciwszy do pracy z jeszcze większym entuzjazmem przystąpił do pracy konspiracyjnej. Rozpoczął pracę jako szef referatu przemysłu lotniczego Komendy Głównej Armii Krajowej. Współpracownicy Kocjana z okresu okupacji hitlerowskiej zgodnie stwierdzają, że był on odważny w granicach niespotykanych. Działalność z tak olbrzymim ryzykiem, że trudno sobie dzisiaj uzmysłowić jego genialne pociągnięcia. Na przykład, na jego zamówienia, hitlerowscy specjaliści wykonywali we własnych warsztatach części oprzyrządowania, które następnie służyły do wytwarzania broni dla armii podziemnej. Warsztaty Szybowcowe na Polu Mokotowskim, które do wybuchu wojny produkowały szybowce, teraz wytwarzały broń i amunicję oraz służyły za pomieszczenie dla tajnej drukarni.

Pomysłowość i ruchliwość Kocjana wpłynęły wielokrotnie w zdumienie najwyższe władze Ruchu Oporu. On to na przykład przyczynił się do zlokalizowania zakonspirowanej hitlerowskiej bazy doświadczalnej broni V-1 w Peenemünde. Z jego inicjatywy z Warszawy wyjechało kilku specjalistów dla rozpracowania pilnie strzeżonego obozu wojskowego. Polscy komandosi w mundurach SS-manów, zaopatrzeni we wszelkie niezbędne dokumenty, wykonali dokładnie zadanie zlecone im przez Antoniego Kocjana. Ostatecznym wynikiem przeprowadzonego rozpoznania i sporządzenia map sytuacyjnych był nalot blisko 600 ciężkich bombowców na Peenemünde w nocy z 17 na 18 sierpnia 1943 r. Kocjan i jego ludzie święcili wielki triumf. Baza została zniszczona, a użycie broni V-1 opóźnione.

Pod koniec 1943 roku Kocjan poprzez otrzymane meldunki wywiadowcze przyczynił się do odkrycia bazy tajemniczej broni, tym razem zorganizowanej na terenie Polski, w miejscowości Blizna-Pustków koło Mielca. I tym razem w rezultacie niezwykle dzielności ludzi z podziemia dostarczoneo aliantom niemal cały, tylko częściowo rozmontowany, ale z rysunkami sporządzonymi przez Kocjana, pocisk latający. Ten bezcenny materiał załadowano na samolot angielski, który lądował na terenie okupowanego kraju i następnie powrócił do jednej z baz we Włoszech. Pocisk dostarczony z kolei do Anglii, okazał się największą rewelacją minionej wojny. Antoni Kocjan nie doczekał się ani pochwały ani też odznaczenia wojkowego, za swe wybitne czyny. Aresztowany ponownie w czerwcu 1944 r., został nieludzką zmasakrowany przez gestapowców. Milczał do śmierci, nie wydał nikogo i nie zdradził żadnej tajemnicy wojkowej. Rozstrzelano go przy likwidacji więzienia w dniu 13 sierpnia 1944 roku. Do ostatnich godzin sądzono, że załadowany zostanie on do transportu więźniów. Takie informacje wywiadowcze uzyskał Ruch Oporu. Specjalna grupa dywersyjna Armii Krajowej czekała w Skierniewicach, aby dokonać odbicia Antoniego Kocjana. Odbicie więźnia odwołano w wyniku potwierdzenia wiadomości, iż Antoni Kocjan nie żyje.

Sztabowiec polski, przez którego ręce docierały do aliantów bezcenne dane o przemysle hitlerowskim tak wyraził się: „Sądze, że wszelkie najważniejsze słowa, pełne patosu, nie wystarczą na oddanie hołdu dla inż. Antoniego Kocjana — Polaka o gorącym sercu, inżyniera o wielkim umyśle, człowieka, który wygrał wojnę”.

TADEUSZ MALINOWSKI

CORAZ częściej, czy to przy okazji Szybowniczych Mistrzostw Świata czy też na międzynarodowych sympozjach naukowych z dziedziny szybownictwa słyszy się głosy o konieczności reaktywowania i wprowadzania programu Szybowniczych Mistrzostw Świata klasy szybowców dwumiejscowych. Dużym dopiskiem do zajęcia się rozwojem tej klasy jest tabela rekordów międzynarodowych, w której wyniki szybowców dwumiejscowych w żaloszny sposób odstają na niekorzyść od wyników szybowców jednomiejscowych, a które to wyniki przy obecnych możliwościach technicznych na pewno można poprawić.

trainą płytą w kabinie. Ze względu jednak na konieczność nadbudowania osłony mocno wystającej z obrysu kadłuba i konieczność zastosowania dodatkowego dociążenia przodu w celu uzyskania prawidłowego wyważenia szybowca, projekt ten został odrzucony.

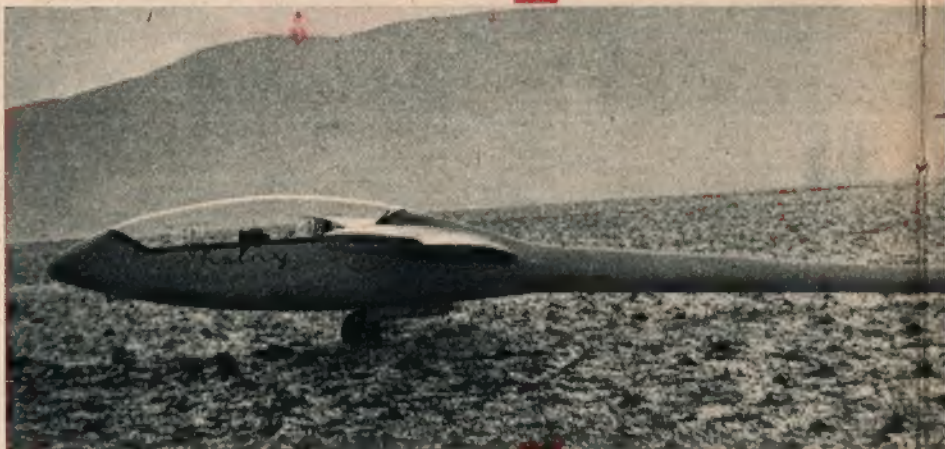
W drugiej wersji miało to być szybowiec powstały przez dokonanie nowego dwumiejscowego kadłuba do oryginalnych nie zmienionych skrzydeł „Zefira-4”. Koncepcja ta była wprawdzie do przyjęcia, ale nie dawała możliwości uzyskania optymalnych osiągnięć w całym zakresie prędkości użytkowych szybowca. „Szybki” profil „Zefira-4”, dobry na większych prędkościach, dawał przy zwiększonym obciążeniu powierzchni

przedstawiało większych trudności konstrukcyjnych i wykonawczych, a uzyskanie na tej drodze zwiększenie powierzchni i wydłużenia, korzystnie wpłynęło na zmniejszenie prędkości minimalnej, prędkości opadania i prędkości w krążeniu.

W tym samym celu dokonano przy ścisłej współpracy z Katedrą Aerodynamiki Politechniki Warszawskiej modyfikacji profilu. Problem był o tyle trudny, że nie można było naruszyć struktury konstrukcyjno-wytrzymałościowej skrzydeł, modyfikacją objęto więc tylko część noska skrzydła i jego partię spływową na szerokości lotki i klapy. Z noskiem uporano się łatwo przez przyklejenie odpowiednio grubej warstwy balsy, obrobienie na kształt i utwardzenie

SZD-40 X „HALNY”

Inż. WŁADYSŁAW OKARMUS



Pierwszymi jaskółkami w kierunku rozwoju „zapomnianej” klasy stały się szybowce wysokowyżynowe: włoski „Calif” i zachodniemiecki SB-10.

Pilnie obserwując tendencje rozwojowe w szybownictwie światowym i my nie pozostaliśmy w tyle. W ośrodku Badawczo-Rozwojowym Szybownictwa w Bielsku-Białej przystąpiono w 1971 r. do zaprojektowania i budowy dwumiejscowego szybowca doświadczalnie-rekordowego „SZD-40X” „Halny”.

Problem sam w sobie nie był łatwy, a w dodatku cały prawie potencjał konstrukcyjny i warsztatowy Ośrodka skierowany był w tym czasie na przygotowanie nowego sprzętu (łącznie z wozami transportowymi) na Szybownicze Mistrzostwa Świata w Jugosławii w 1972 r. Sytuację pogarszał fakt, że brak przestrzeni warsztatowej nie pozwalał na obecnie stosowany system budowy skrzydeł. Trzeba było znaleźć inne rozwiązanie.

Projektów było kilka. Pierwszy z nich przewidywał przebudowę szybowca „Zefir-4” na wersję dwumiejscową. Miejsce dla pasażera miało być usytuowane za partią cen-

nośnej nie najlepsze własności w krążeniu. W wyniku przeprowadzonych analiz zdecydowano się więc na adaptację skrzydeł z „Zefira-4”, ale z generalnymi zmianami jego geometrii. Sprezycowany szczegółowo plan działania przewidywał:

- zwiększenie rozpiętości
- modyfikację profilu
- zaprojektowanie nowej klapy wychyłanej w dół i w górę
- zaprojektowanie nowej lotki sprzężonej z klapą
- zaprojektowanie nowego kadłuba o nowoczesnej linii
- zaprojektowanie nowych usterzeń

Daleko idące innowacje na gotowym płacie, z którego w zasadzie pozostał tylko trzon nośny, były wynikiem dążeń do uzyskania dużej sprawności skrzydeł i możliwie wyskich osiągnięć. Wymagało to sprytnych pociągnięć konstrukcyjnych i ciekawych często chwytów technologicznych. Oczywiście nowe parametry skrzydeł i nowe obciążenia powierzchni, pociągały za sobą zmianę obciążeń dopuszczalnych i spowodowały konieczność zakwalifikowania szybowca dla klasy specjalnej. Zwiększenie rozpiętości z 19 na 20 m przy tej samej zbieżności skrzydeł nie

jego powierzchni przez oblaminiowanie 2-ma warstwami tkaniny szklanej. Natomiast część spływową zmodyfikowano w ten sposób, że w miejsce szerokiej wysuwanej poprzecznie klapy zastosowano klapę wąską (20°) wychyłaną w dół do krążenia i w górę do szybkiego przeskoku. Została ona wykonana całkowicie z balsy; jest oblaminiowana z zewnątrz, a napędzana w 5 punktach. Charakterystyczną cechą konstrukcyjną tej klapy jest brak zawiasu, którego rolę spełnia odpowiednio ukształtowane pokrycie górne. W ten sposób uzyskano całkowicie gładką górną powierzchnię skrzydła, płynną zmianę profilu przy wychylaniu klapy.

Lotka o podobnej strukturze jak klapa, wąska (20°), bezszczelinowa, zawieszona na 6 zawiasach z osią obrotu na górnej części obrysu jest napędzana w dwóch punktach. Napędy lotki i klapy sprzężone są przy pomocy prostego układu dźwigni w kadłubie.

Skrzydła posiadają charakterystyczny skos do przodu, konieczny ze względu na właściwe wyważenie szybowca. Skrzydła łączone są w płaszczyźnie symetrii szybowca parą

stalowych szczęk, i podwieszone do kadłuba na czterech kulistych czopach.

Hamulce aerodynamiczne w układzie podwójnych płyt są na skrzydle usytuowane w ok. 60% cięciwy. Zewnętrzne płyty zaopatrzone w elastyczne nakładki laminatowe, samoczynnie dopasowują się do powierzchni przy odkształceniach skrzydeł w locie. Napęd hamulców popychaczy z samoczynnym blokowaniem.

Kadłub o nowoczesnej sylwetce ma konstrukcję mieszaną. Przód wykonany całkowicie z laminatu epoksydowego — tuż za skrzydłami przechodzi w stożkową rurę zwiniętą z blachy duralowej, która łączy się z równie metalowym statecznikiem kierunku. Rura montowana jest do skrupy laminatowej przy pomocy 12 sworzni rozmieszczonych na jej obwodzie. Partia centralna kadłuba, do której mocowane są skrzydła i podwozie, wykonana jest z rur stalowych.

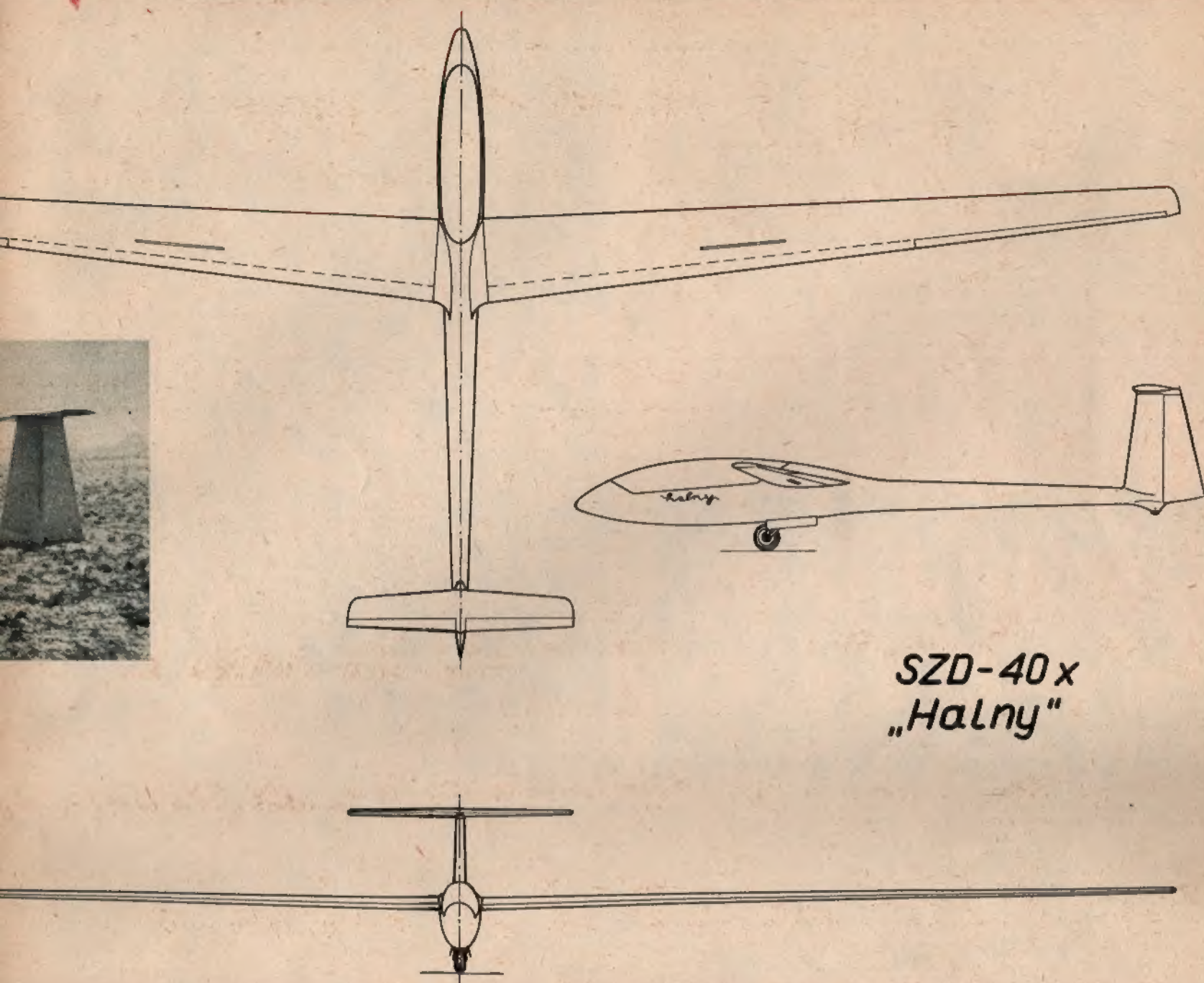
Koło podwozia o wymiarach 350 x x 135 mm, zaopatrzone w hamulec szczękowy uruchamiany dźwignią na trątku sterowym, zawieszona jest w wahliwej ramie i chowane wzdłuż kadłuba. Koło blokowane samoczyn-

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	20 m
Długość	8,25 m
Wysokość	1,74 m
Powierzchnia nośna	16,11 m ²
Wydłużenie	24,7
Wznios	1,5°
Profil skrzydła	NN-11M
Rozpiętość usterzenia wysokości	3,20 m
Powierzchnia usterzenia wysokości	1,6 m ²
Profil usterzenia wysokości	NACA 64-012
Masa własna	410 kg
Masa maksymalna w locie	610 kg
Maksymalne obciążenie jednostkowe	37,5 kg/m ²
Współczynnik obciążenia dopuszczalnego	+5; -2,5
Osiągi obliczeniowe dla Q/5	33,5 kg/m ² 37,5 kg/m ²
Klapa nie wychyłona (0°)	
Prędkość minimalna	72,8 km/h 77,5 km/h
Opadanie minimalne	0,59 m/s 0,63 m/s
„ przy prędkości	85 km/h 90 km/h
Dośkonłość maksymalna	43
„ przy prędkości	94 km/h 100 km/h
Prędkość maksymalna	240 km/h
Osiągi z klapą wychyloną w dół 6°	
Prędkość minimalna	63,5 km/h 69,5 km/h
Opadanie minimalne	0,55 m/s 0,57 m/s
„ przy prędkości	75 km/h 80 km/h



Bięgunowe prędkości
szybowców „Halny” i „Bocian”



SZD-40x
"Halny"

nie w obu położeniach znajduje się w pozycji otwartej przed środkiem ciężkości szybowca (z załogą ciężką), dzięki czemu start i lądowanie odbywa się wyłącznie na kółku. Wnęka podwozia zakrywana jest osłonami z laminatu, sterowanymi mechanicznie, równocześnie z podwoziem. W tyle kadłuba pod dzwigarkiem statecznika kierunku zamocowane jest stałe kółko ogonowe o średnicy 120 mm, osłonięte laminatową owiewką.

Kabina dwumiejscowa; miejsca — jedno za drugim. Układ sterowania tylko w drugiej kabynie. W przedniej kabynie przewidziano możliwość mocowania dodatkowej aparatury pomiarowej dla celów doświadczalnych. Pedaly stałe, oparcia regulowane na ziemi.

Tablica przyrządów zamocowana do półki usztywniającej burty kabiny, posiada łatwy dostęp do przyrządów po zdjęciu specjalnej osłony. Tablica wyposażona jest w prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr energii całkowitej plus-minus 5 m/s, wariometr plus-minus 30 m/s, zakrętomierz elektryczny oraz busole.

Pod tablicą przyrządów znajduje się półeczka przeznaczona na mapy

i inne drobiazgi pilota. Pod półeczką umieszczony jest pojemnik na aparaturę radiową RS-3, która znajduje się w zasięgu ręki pilota. W skład wyposażenia szybowca wchodzi również aparatura tlenowa SAT-5, co umożliwia wykonanie lotów do wysokości 12 km. Pojemnik dla butli tlenowej o pojemności 4.1 oraz przewody z trójnikiem i końcówką do ładowania zabudowane są na stałe za partią centralną. Zespoły urządzeń dawkujących, montuje się przed fotelami na podłodze pierwszej i drugiej kabiny.

Oslona kabiny jednoczęściowa, odejmowana z uszczelnieniem labiryntowym, formowana metodą podciśnieniową, zapewnia bardzo dobrą widoczność. Otwarcie i zrzut awaryjny następuje przez przestawienie do przodu dwóch gałek umieszczonych po lewej i prawej stronie w pierwszej lub drugiej kabynie.

Usterzenie wolnonośne w układzie „T”. Konstrukcja usterzenia wysokości i steru kierunku przekładkowa z laminatu szkło-epoksydowego z wypełniaczem piankowym. Usterzenie wysokości jest połączone ze statecznikiem kierunku przy pomocy dwóch wystających za statecznikiem

wysokości okuć, które są wprowadzone do odpowiednich gniazd w stateczniku kierunku i spięte jednym długim sworzniem.

Napędy lotek, klap, hamulców aerodynamicznych, steru wysokości oraz podwozia zaprojektowano popychaczowe. Spinanie napędów odbywa się przy pomocy szybkoerodujących końcówek popychaczy. Napęd steru kierunku linkowy.

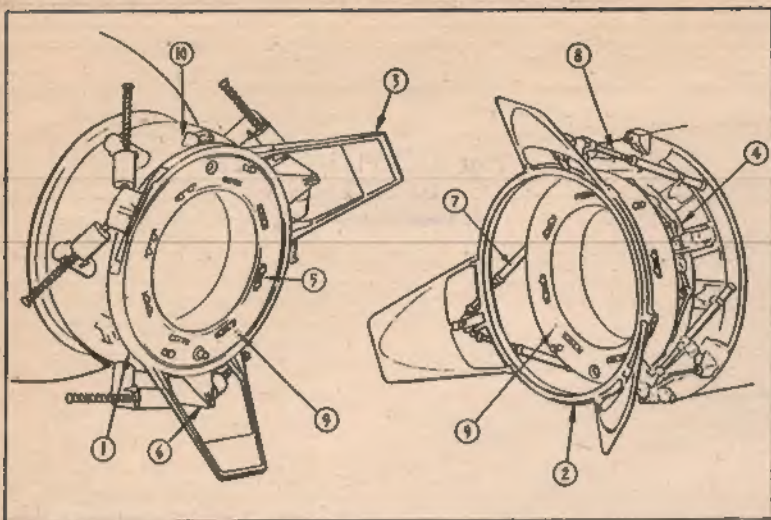
Zaczepek holowniczy zamocowany jest pod fotelem w pierwszej kabynie. Zwalnianie zaczepu przy pomocy uchwytu znajdującego się w drugiej kabynie po lewej stronie kolumny aparatury tlenowej.

Słowa uznania należą się wszystkim, którzy przyczynili się swoją wiedzą i inwencją twórczą oraz rzetelną pracą do powstania tego szybowca. Nie sposób wymienić wszystkich. W opracowaniu dokumentacji konstrukcyjnej wyróżnili się konstruktorzy: **Mieczysław Mikuszewski**, inż. **Jan Trojak**, inż. **Józef Manda**, **Stanisław Oskwarek** i **Jan Schubert**. Technologię opracował mgr inż. **Wiesław Gębala**. Oprzyrządowanie: **Lesław Bartoszek**. Obliczenia: mgr inż. **Wiesław Stafiej**, mgr inż. **Władysław**

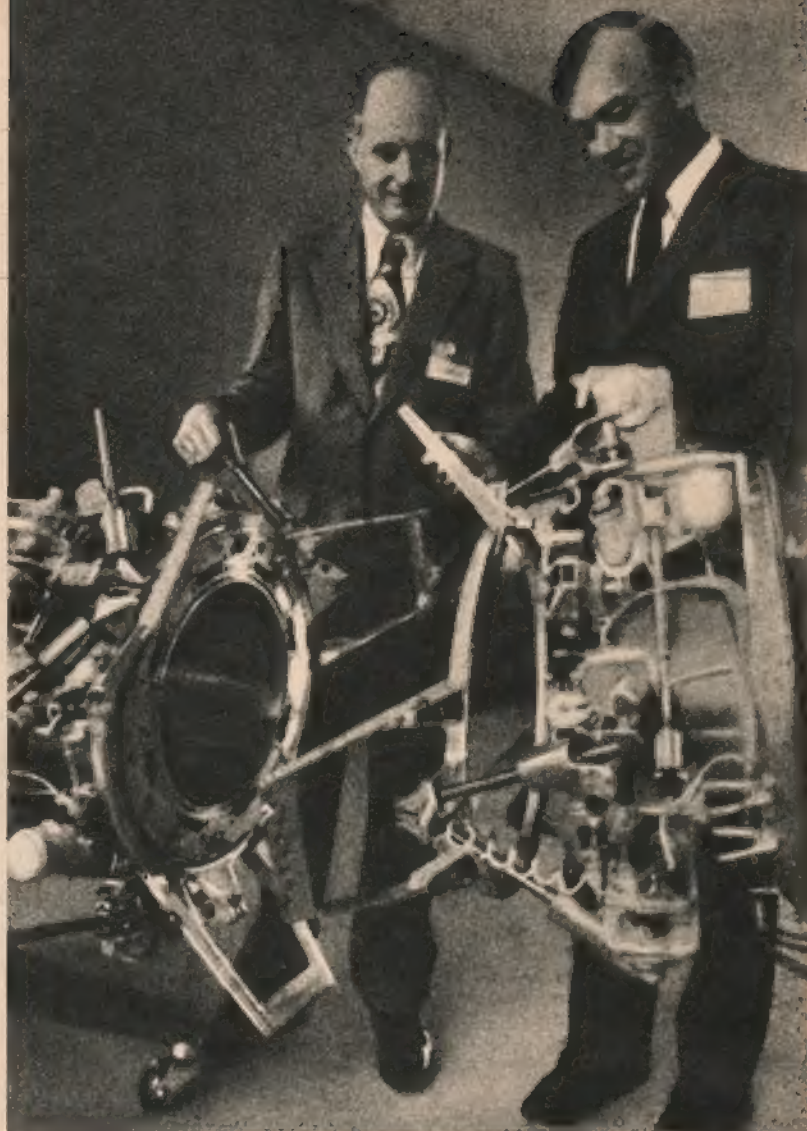
Korzonkiewicz i **Jerzy Stawarski**. Próby wytrzymałościowe: inż. **Alojzy Zemecek**. Wykonawstwo warsztatowe: **Rudolf Bem**, **Antoni Hanus**, **Stanisław Gruszecki**, **Wilhelm Halama** i **Henryk Imielski**. Monterzy: **Stanisław Kędziora** i **Adam Korzenowski**. Pierwsze loty wykonali: mgr inż. **Zdzisław Byłok**, **Adam Zientek**, inż. **Jerzy Śmielkiewicz** i mgr inż. **January Roman**. Nadzór nad całością zagadnienia ze strony IKCSP sprawował mgr inż. **Jerzy Trzeciak**.

Podziękowanie należy się również zespołowi dr. inż. **Jerzego Ostrowskiego** z Politechniki Warszawskiej za modyfikację profilu i cenne konsultacje oraz zespołowi dr. inż. **Bohdana Jancelewicza** za wykonanie prób wytrzymałościowych i zmęczenia fragmentu konstrukcji kadłuba.

Po pierwszym etapie prób w locie, które wykazały poprawne własności pilotażowe, „Halny” przechodzi „kosmetykę” przed pomiarami osiągnięć i niedługo już będzie udostępniony pilotom Aeroklubu PRL w celu zebrania nowych doświadczeń z jego eksploatacji.



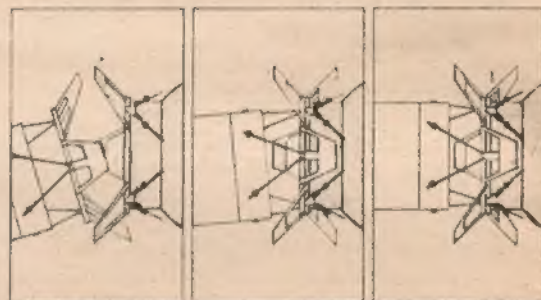
Uniwersalny system cumowniczy, w który zaopatrzone będą statki kosmiczne Sojuz i Apollo. Oznaczenia: 1 — pierścień złącza biernego, 2 — pierścień złącza czynnego, 3 — płaszczyzny ustalające, 4 — przewód łączeniowy, 5 — zamek złącza, 6 — zapadki pierścienia, 7-8 — amortyzatory, 9 — płaszczyzna styku, 10 — zaczep na kadłubie statku. Obok — astronauta Thomas Stafford (z lewej) i Aleksiej Jelisiejew przy standardowym złączu.



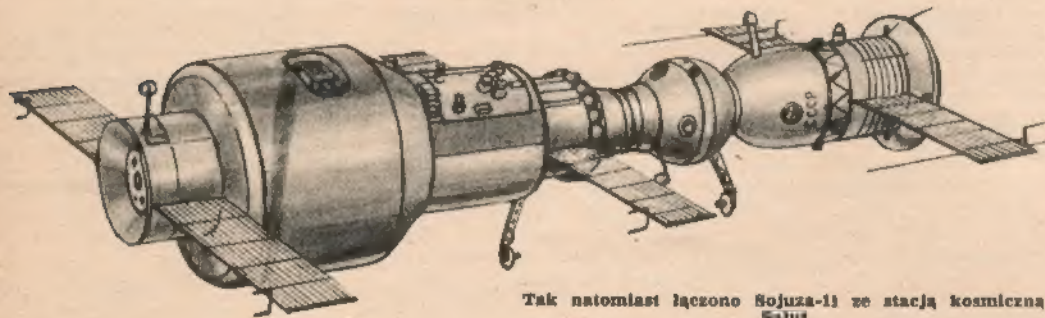
SOJUZ APOLLO



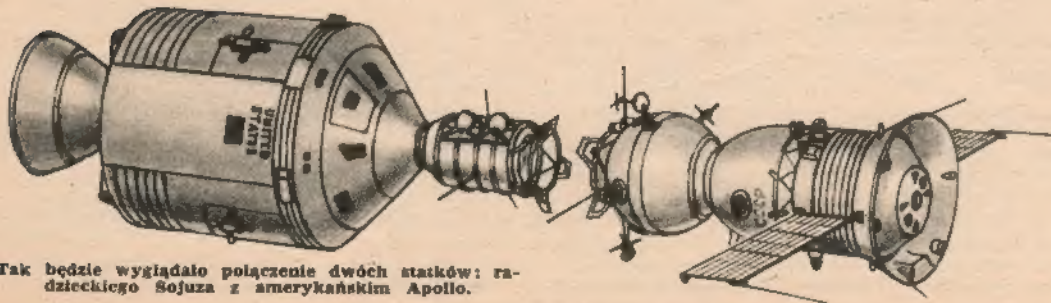
Tak przebiegało połączenie Sojuz-4 z Sojuzem-5



Poszczególne fazy łączenia Apolla z Sojuzem umożliwiające przejście załogi przez pośredni korytarz-śluz.



Tak natomiast łączono Sojuz-11 ze stacją kosmiczną Saliut



Tak będzie wyglądało połączenie dwóch statków: radzieckiego Sojuz z amerykańskim Apollo.

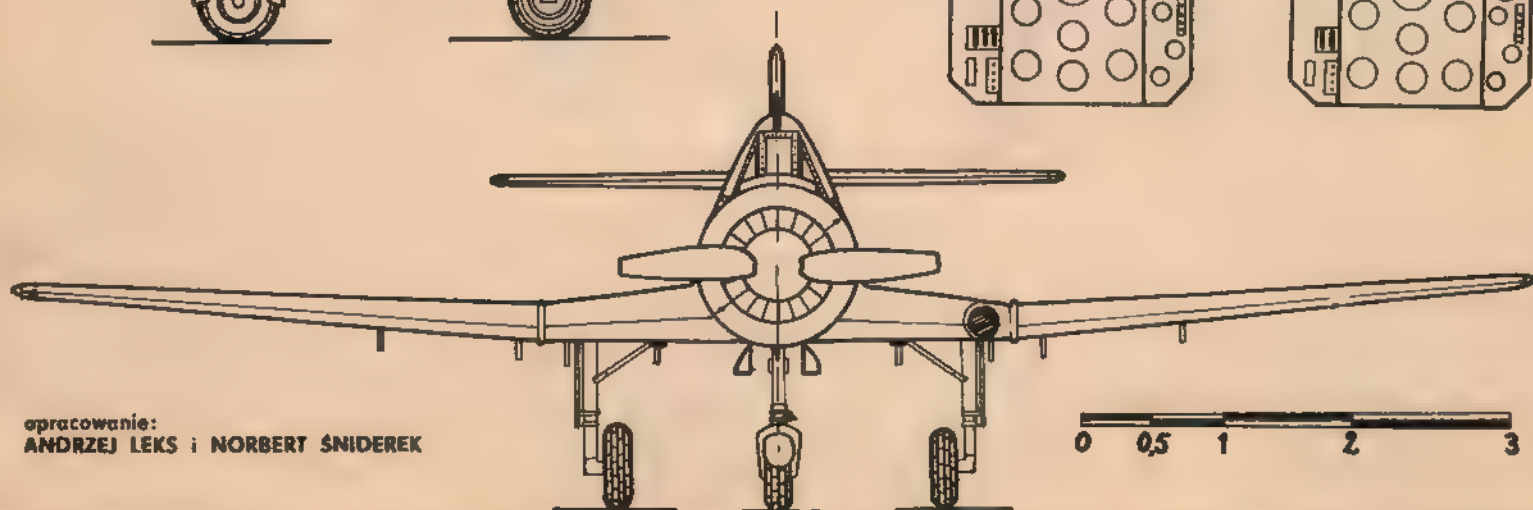
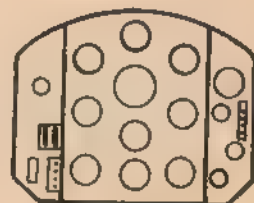
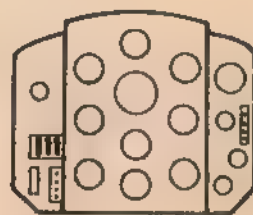
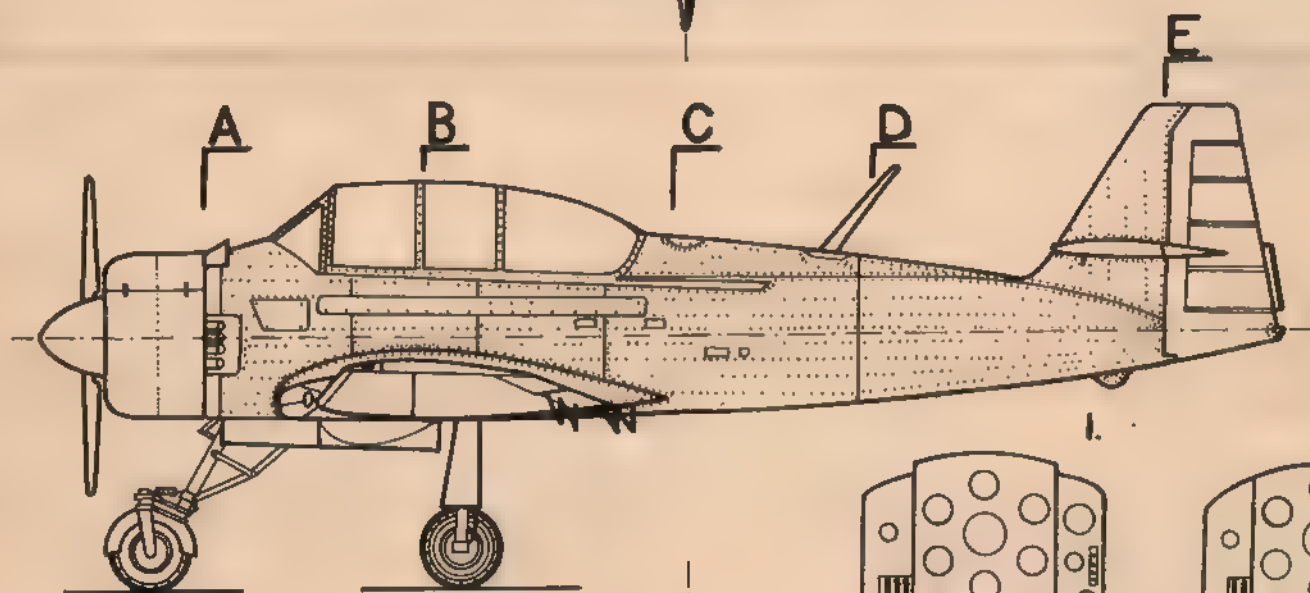
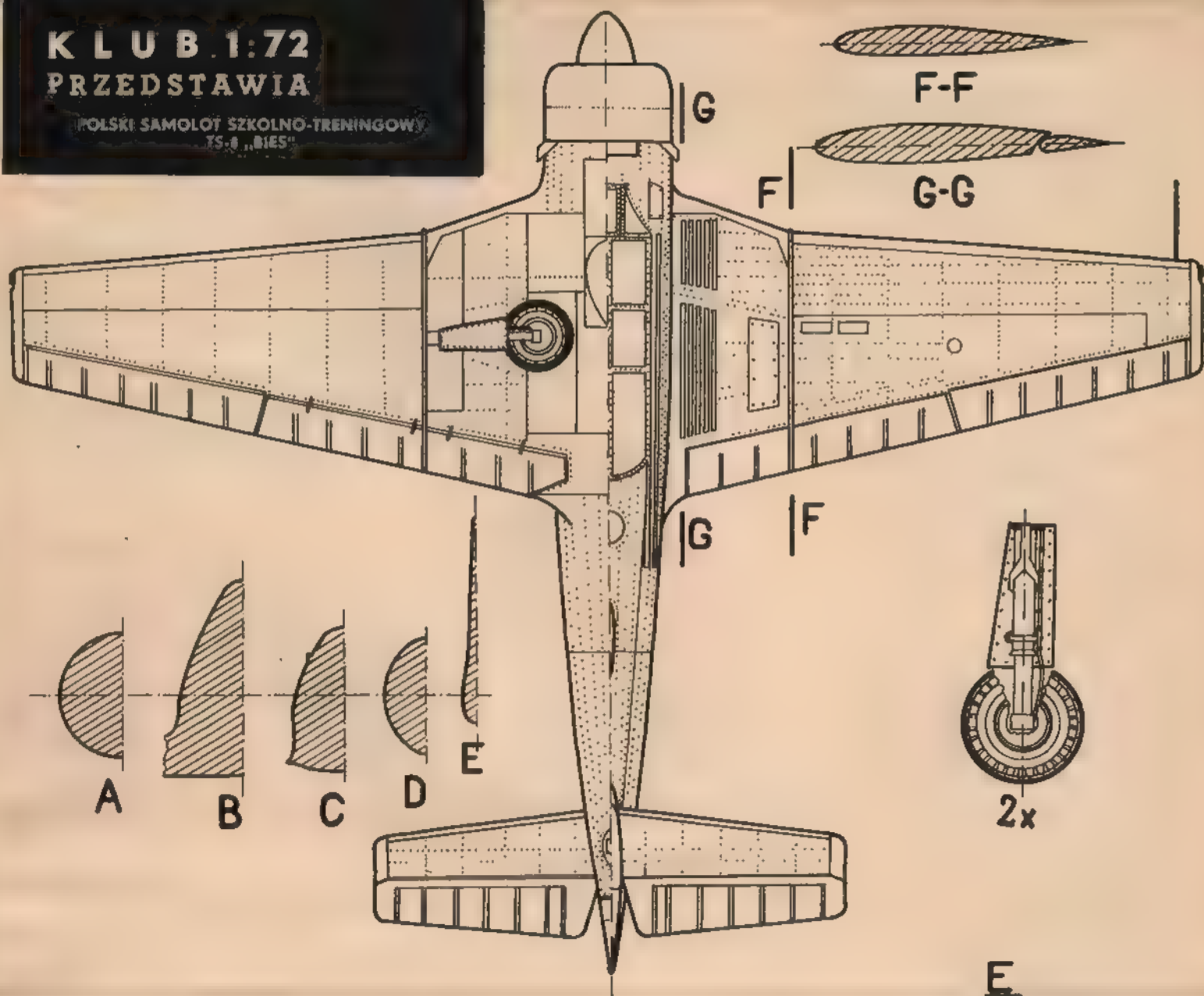
W końcu maja podano oficjalnie skład radzieckich załóg przygotowujących się do wspólnego radziecko-amerykańskiego lotu orbitalnego. Wymieniono załogi główne i rezerwowe. Jak wiadomo, lot odbędzie się w roku 1975, a już trwają intensywne przygotowania z obu stron. W skład pierwszej załogi radzieckiej wchodzi Bohaterowie Związku Radzieckiego: Aleksiej Leonow i Walerij Kubasow. W skład drugiej — Bohaterowie Związku Radzieckiego: Anatolij Filipczenko i Nikołaj Rukawisznikow. Trzecią załogę stanowią: Władimir Dżanibekow i Boris Andriejew, a czwartą: Jurij Romanienko i Aleksander Iwanczenkow.

Pierwsi z wymienionych są szeroko znanymi kosmonautami, którzy już brali udział w trudnych wyprawach kosmicznych. Pozostali członkowie załogi nie przebywali jeszcze w Kosmosie. Oto krótkie informacje o nowej załodze: mjr W. Dżanibekow urodził się w 1942 r. Wyższą szkołę lotniczą ukończył w 1965 roku i otrzymał tytuł inżyniera pilota. Do oddziału kosmonautów przyjęty został w roku 1970. B. Andriejew urodził się w roku 1940. Ukończył Wyższą Szkołę Techniczną im. Baumana, a od roku 1970 pracuje w zespole kosmonautów. Kpt. J. Romanienko urodził się w roku 1944. W roku 1965 ukończył z wyróżnieniem Wyższą Szkołę Lotniczą z tytułem inżyniera-pilota. Od roku 1970 znajduje się w grupowaniu kosmonautów. A. Iwanczenko urodził się w roku 1940. Ukończył Moskiewski Instytut Lotniczy a od roku 1964 pracował w biurze konstrukcyjnym. Od roku 1970 pracuje w grupowaniu kosmonautów.

Obok podajemy za prasą radziecką fragmenty przygotowań do wspólnego lotu oraz historię rozwoju techniki cumowania statków kosmicznych.

KLUB 1:72 PRZEDSTAWIA

POLSKI SAMOŁOT SZKOLNO-TRENINGOWY
TS-8 „BIES”

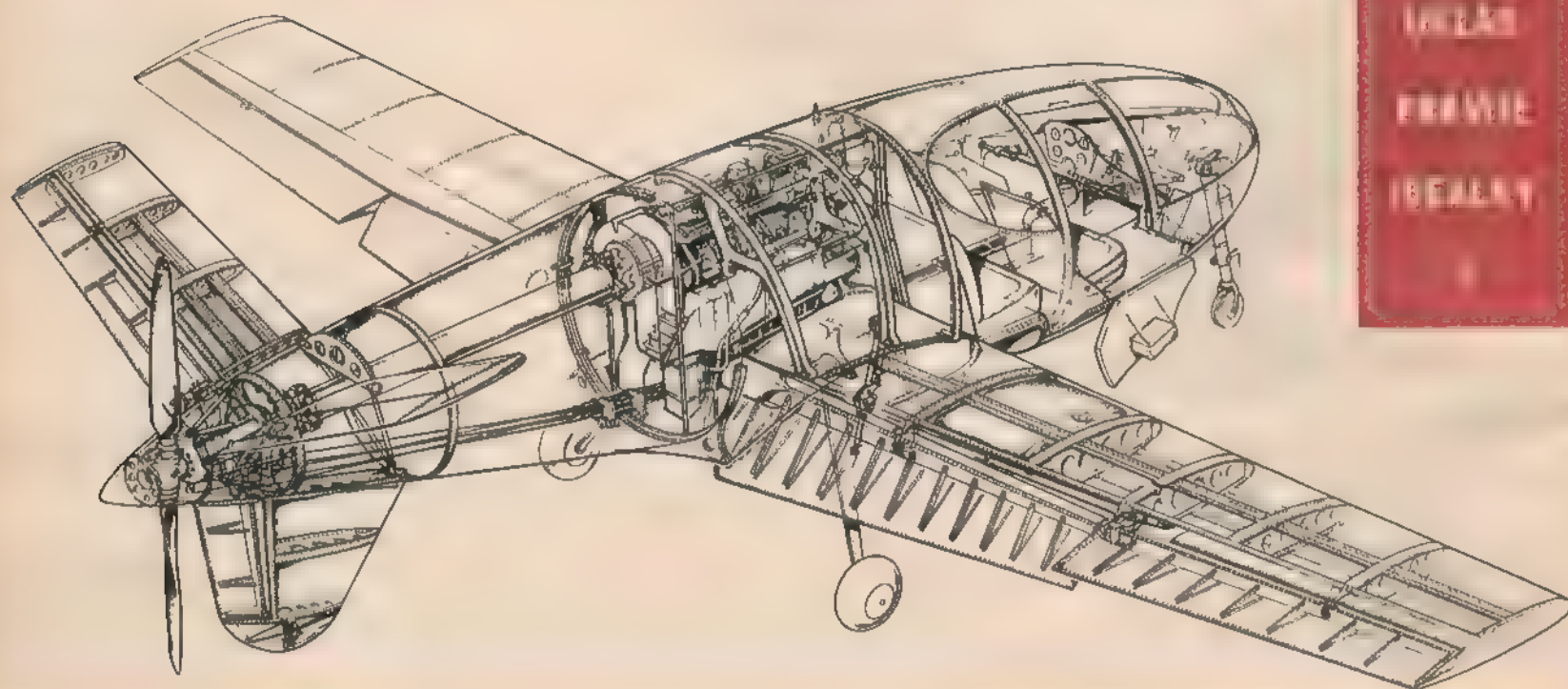


opracowanie:
ANDRZEJ LEKS i NORBERT ŚNIDEREK



**RÓWNIŻ
W
NRD**

Także w NRD śmigłowce wykonują różne prace dla potrzeb gospodarki narodowej. Zajmuje się tym przedsiębiorstwo INTERFLUG. Na zdjęciach: śmigłowiec turbinowy Mi-8 podczas prac budowlanych przy rozbudowie domu towarowego w małym zabytkowym miasteczku Freiberg. Zwraca uwagę kontrast pomiędzy późnorenesansowymi budynkami i nowoczesną techniką lotniczą. Ze względu na zwartość zabudowy wymagane było mistrzowskie oprowadzanie sztuki pilotażu.



**WŁASNE
PRACIE
IDEALNY**

Ulubionym układem dla wielu konstruktorów jest układ samolotu z pchającym śmigłem umieszczonym na końcu kadłuba. Zapewnia on czystość aerodynamiczną samolotu i związane z tym bardzo dobre osiągi z silnikiem o względnie małej mocy. Kłopotliwe jest za

to poprawne rozwiązanie układu przekazującego napęd od silnika do śmigła.

Przekrój perspektywiczny przedstawia samolot konstrukcji metalowej „Planet Satellite”. Samolot 4-miejscowy rozwija z silnikiem tłokowym o mocy trwałej

161 KM (moc max. — 250 KM) prędkość max — 323 km/h i przelotową — 306 km/h. Prędkość przeciągnięcia — 96 km/h. Pułap — 6 400 m. Zasięg max. — 1 600 km. Rozpiętość — 9,75 m, długość — 7,28 m. Wydłużenie — 7,34. Profil płata — NACA 23000. Masa całkowita max. — 1 307 kg, ładunek użyteczny — 395 kg.



W Leningradzie oddano do użytku nowy port lotniczy. Jeden z 35, budowę których rozpoczęto zgodnie z planem pięcioletnim (1971—1975). Port wyposażono w najnowocześniejsze urządzenia techniczne. Na zdjęciach: fragment olbrzymiej poczekalni portu i widok zewnętrzny zabudowań płyty lotniskowej.

Zdjęcie: APN



ŚLAWNI LOTNICY

CHARLES
CONRAD



DOWÓDCA załogi „Apollo” — która 25 maja br. wystartowała z misją ratunkową dla „Skylaba” — komandor marynarki USA Charles Conrad urodził się w 1930 roku w Filadelfii (stan Pensylwania). W 1953 roku ukończył wydział inżynierii lotniczej uniwersytetu w Princeton. Z kolei odbywał służbę w lotnictwie marynarki wojennej w USA. W tym czasie zdobywał dalsze uprawnienia lotnicze. Po pięcioletniej służbie skierowany został do szkoły pilotów dowódczych marynarki wojennej w Patuxent River. W latach od 1959—1961 pracował jako instruktor i pilot dowódczy.

Jesienią 1962 roku zaliczono Conrada do składu grupy astronautów amerykańskich. Od tego czasu przystąpił do intensywnych treningów w Houston. Miały one na celu jak najlepsze przygotowanie do wyprawy w przestrzeń kosmiczną. Także w ośrodku szkolenia astronautów przekonano się, że Charles Conrad to świetnie zapowiadający się pilot i dowódca załogi w planowanym locie na Księżyc.

W sierpniu 1965 roku odbył swój pierwszy lot w Kosmos. Wówczas to Conrad wspólnie z Cooperem stanowiąc dwuosobową załogę statku kosmicznego „Gemini-5”. Statek ten krążył po orbicie okołoziemskiej przez 190 godzin i 54 minut, przebywając 5 300 tysięcy km. Rok później, Conrad, tym razem jako dowódca załogi „Gemini-11” odbył lot wspólnie z Gordonem, przebywając na orbicie 71 godzin i 17 minut i dokonując 44 okrążeń Ziemi. Statek ten pokonał odległość 1 368 tysięcy km.

Start trzysobowej załogi „Apollo-12” do lotu na Księżyc nastąpił 14 listopada, a jej powrót na Ziemię 30 listopada. Dowódcą załogi był Charles Conrad. Po pomyślnym lądowaniu na Księżycu, Conrad jako trzeci człowiek w historii ludzkiej stanął na jego powierzchni. Działo się to w południe 19 listopada 1969 r. Przebywał na powierzchni Księżycy dwukrotnie, 19 i 20 listopada, zbierając próbki skał i pyłu księżycowego oraz instalując przyrządy o różnym przeznaczeniu.

Powierzanie dowództwa stacji „Skylab” znakomitemu pilotowi kosmicznemu, jakim jest Charles Conrad — nie było przypadkiem. Sprawdzał się pod każdym względem w dotychczas odbytych lotach kosmicznych. Wraz ze swymi kolegami z załogi „Apollo” (Paul Weitz i Joseph Kerwin) naprawił uszkodzenie powstałe na „Skylabie” i przez 28 dni przebywać będzie w Kosmosie.

Charles Conrad jest żonaty i ma czterech synów (Peter, Thomas, Andrew i Christopher).

(m)

TRANSPORT

XXI posiedzenie Sekcji Transportu Lotniczego Stałej Komisji Transportowej RWPG odbyło się w dniach 14—18 maja w Pradze. Sekcja rozpatrywała — w ramach kompleksowego programu integracji — szereg zagadnień technicznych, m. in. sprawę powołania ośrodka wspólnego szkolenia personelu latającego i kontroli ruchu lotniczego oraz ustanowienie i wprowadzenie automatycznego kierowania ruchem lotniczym. Przeanalizowano wyniki działalności transportu lotniczego krajów RWPG za 1972 rok przyjmując szereg zaleceń zmierzających do dalszego doskonalenia pracy. W posiedzeniu uczestniczyła po raz pierwszy delegacja Kuby. Delegacji polskiej przewodniczył wiceamin. Jan Raczkowski.

Przewozy lotnicze między krajami RWPG rozwijają się w tempie 15—20% rocznie (w roku 1972 — o 20,2%). Największy udział w tych przewozach ma „Interflug”, który w roku ubiegłym przewiózł do krajów socjalistycznych 721 tys. osób stanowiące 87% ogólnej liczby pasażerów zagra-

nicznych. Linie czeskosłowackie przewożą z/do krajów RWPG 55% ogólnej liczby pasażerów, „Aeroflot” 44%, „Malev” 38%, „Balkan” 37%, LOT 36% i „Tarom” 16%. Ogólnie przewozy między krajami RWPG stanowią obecnie ok. 38% ogólnej pracy przewozowej towarzyszów lotniczych krajów RWPG wykonywanych w lotach międzynarodowych.

Międzynarodowe Zrzeszenie Towarzystw Czarterowych IACA zwróciło się do IATA o zorganizowanie narady dla omówienia wspólnej polityki w zakresie tanich lotów „dla mas”. Chodzi tu szczególnie o przewozy atlantyckie, które przy niepohamowanej konkurencji stają się nierentowne także dla wielu towarzyszów czarterowych. Zdaniem prezesa IACA, należy stworzyć warunki, aby niskie opłaty przewozowe mogły oferować zarówno towarzyszom czarterowym, jak i przewoźnicy wykonujący loty regularne.

Na odbywającej się w Meksyku konferencji IATA w sprawie taryf towarowych wystąpiły zasadnicze różnice zdań między dużymi towarzyszami, będący-

mi zwolennikami znacznej obniżki tych taryf, a przewoźnikami mniejszymi, sprzeciwiającymi się tym tendencjom.

Dla pozyskania pasażerów nie znających języków obcych, używanych w komunikacji lotniczej, towarzysz „Swissair” rozdał znaczki wskazujące, jakim językiem pasażer się posługuje oraz podręczniki zawierające najbardziej stosowane rozmowy. Wydane już zostały podręczniki w językach węgierskim, rumuńskim, polskim i serbochorwackim. W przygotowaniu są dalsze. (o)

REKORDY

Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) zatwierdziła w okresie 1.1.—30.11.73 r. szereg nowych rekordów światowych.

Klasa G — Skoki spadochronowe, podklasa G-2-c, w nocy, z natychmiastowym otwarciem spadochronów: skok na celność lądowania, grupa 4 skoczków (ZSRR), wysokość 600 m, wynik — 0,00 m, wysokość 1000 m — 0,04 m, dnia 18.X.1972 r.

Grupa 9 skoczków (ZSRR), wysokość 1000 m, wynik — 0,08 m, dnia 14.X.1972 r.

Podklasa G-2-c, skoki kolbce, w dzień, z natychmiastowym otwarciem spadochronów: skok na celność lądowania, grupa 9 spadochroniarzy (ZSRR), wysokość 600 m, wyniki — 0,25 m, dnia 13.X.1972 r.

Podklasa G-2-d, skoki kolbce, w dzień, z późniejszym otwarciem spadochronów: skok na celność lądowania, grupa 9 spadochroniarzy (ZSRR), wysokość 1000 m, wynik — 0,07 m, dnia 11.X.1972 r. Z wysokości 1500 m — 0,14 m.

W nocy, z późniejszym otwarciem spadochronów, grupa 9 spadochroniarzy (ZSRR), wysokość 600 m, wynik — 0,13 m, dnia 14.X.1972 r.

W nocy, z późniejszym otwarciem spadochronów, grupa 9 spadochroniarzy (ZSRR), wysokość 1000 m, wynik — 0,31 m, dnia 10.X.1972 r.

Podklasa G-2-d, w nocy, grupa 9 mężczyzn (ZSRR), z późniejszym otwarciem spadochronów, wysokość 2000 m, wyniki — 0,41 m, dnia 12.X.1972 r.

SZYBOWNICTWO

W związku z 50 leciem radzieckiego szybownictwa w miesięczniku „Krylia Rodiny” (Nr 5) opublikowano artykuł poświęcony sprawie szybownictwa radzieckiego — jego osiągnięciom i brakom. Autorzy artykułu, najwybitniejsi lotnicy ZSRR, postulują utworzenie w Orle centrum metodyczno-szkoleniowego oraz utworzenie szkoły instruktorów przy szkole DOSAAF w Wołczansku. Dla szerzego spopularyzowania sportu szybowcowego autorzy proponują rozszerzenie klubów i sekcji w już istniejących aeroklubach oraz otoczenie szczególną opieką pracowników technicznych zajmujących się zagadnieniami związanymi z szybownictwem. Szczególną troską — piszą sławni lotnicy — trzeba otoczyć najmłodszych szybowników — juniorów, bo bez szybownictwa trudno wyobrazić sobie zasilanie kadr lotnictwa. Autorzy postulują nawrót do lotów zbocowych przypominając sukcesy radzieckiego szybownictwa i walory szkolenia na zboczu.

W dalszym ciągu swego artykułu omawiają sprawy sprzętu proponując rozpoczęcie seryjnej produkcji szybowców, które zdążyły już egzamin swej użyteczności. Uważają za sprawę bardzo pilną opracowanie motoszybowca. Rzecz przy tym godna uwagi — wskazują na polskie osiągnięcia w tej dziedzinie. Ażkiul podpisali: S. Anochin — Bohater Związku Radzieckiego, W. Winnicki — pilot doświadczalny I klasy, W. Chapow — pilot doświadczalny, J. Kuźniecowa — mistrz sportu, M. Piasecka, W. Juriew i A. Winokurov.

KATASTROFA SAMOLOTU TU-144 na Le Bourget

W dniu 3 czerwca br. po przeprowadzeniu kilku lotów pokazowych na podparyskim lotnisku Le Bourget uległ katastrofie radziecki samolot naddźwiękowy Tu-144. W katastrofie zginęła załoga: Bohater Związku Radzieckiego, zasłużony pilot doświadczalny Michail Kozłow, nawigator Georgij Bażenow, zastępca Głównego Konstruktora generał major inżynier Władimir Biendierow, inżynier prowadzący prace konstrukcyjne Tu-144 Borys Pierwuchin i inżynier pokładowy Anatolij Dralin.

W związku z tragiczną katastrofą prezes Rady Ministrów Piotr Jaroszewicz przesłał depeszę kondolencyjną do przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR Aleksieja Kosygina.

Komitet Centralny KPZR i Rada Ministrów Związku Radzieckiego wyraziły współczucie rodzinom i krewnym załogi radzieckiego samolotu Tu-144, która zginęła w czasie pokazowego lotu w pobliżu lotniska Le Bourget pod Paryżem.

W związku z katastrofą Tu-144 premier Francji Pierre Messmer przesłał przewodniczącemu Rady Ministrów Związku Radzieckiego Aleksiejowi Kosyginowi telegram z wyrazami współczucia w imieniu własnym i wielu Francuzów. Premier Francji w telegramie swym pisał o istniejącym w społeczeństwie francuskim podziwie dla wielkich osiągnięć Związku Radzieckiego w dziedzinie lotnictwa i kosmonautyki.

Przewodniczący Rady Ministrów ZSRR w depeszy do premiera Francji wyraził w imieniu rządu radzieckiego głębokie współczucie w związku ze śmiercią obywateli francuskich, którzy znaleźli się w rejonie katastrofy samolotu Tu-144.

Natychmiast po katastrofie rozpoczęła się gruntowna analiza przyczyn wypadku. W pracach zespołu ekspertów biorą udział najwybitniejsi specjaliści lotniczy ze Związku Radzieckiego i Francji.

W prasie francuskiej ukazały się liczne artykuły i wypowiedzi specjalistów lotniczych. Między innymi znany konstruktor i producent samolotów „Mirage” — Dassault wyraził pogląd, że być może pilot radziecki starał się uniknąć upadku na teren zamieszkały. Przypominając, że lot odbywał się na małej wysokości, Dassault powiedział, że gdyby teren lotniska był dostatecznie duży, pilot zdołałby wylądować pomyślnie. Powołując się na francuskie koła specjalistów lotniczych Agencja UPI przypuszcza, że być może pilot samolotu radzieckiego Michail Kozłow poświęcił życie swoje i swoich kolegów, aby uniknąć przymusowego lądowania w pobliżu miejsca, gdzie przebywali widzowie.

Prace komisji badającej przyczyny wypadku trwają.



KŁOPOTY ze Skylabem jakoś się skończyły. Orazające komunikaty ustąpiły miejsca spokojnym doniesieniom z pokładu stacji kosmicznej. Przypominamy jednak o starcie trójki astronautów który 25 maja wyruszył na orbitę okołoziemską aby naprawić ewentualne uszkodzenia. Start astronautów odbył się bardzo sprawnie, szybko „odszukali” Skylaba,

przestali zdjęcia telewizyjne jego uszkodzeń, następnie przycumowali do stacji. Później nastąpiły dokładne oględziny wnętrza i rozpoczęła się pięciodzienne, męcząca praca usuwania niedomogów i budowa osłony termicznej nad powierzchnią stacji. Zbudowano swego rodzaju parasol, który przytransportowano w stanie złożonym na pokład stacji.

Wciąż prasa donosiła nawet, że osłonę zbudowali majsterkowicze, bo czas startu naglił, a trzeba było wykonać robotę szybko, przy tym materiały były niezwykle: żyłka nylonowa, kijki bambusowe od wędek i płachty tworzywa sztucznego połączone w jedną, ale rozkładaną całość. Cała osłona musiała dać się wyprowadzić z małego iluminatora stacji. Zdanie nie należało do zakresu prac wielkich wytwórni lotniczych, w sam raz praca dla modelarzy i majsterkowiczów. A że robotę wykonano solidnie

i terminowo Skylab przestał się nagrzewać i Charles Conrad mógł zameldować stacji nadzieję, że na pokładzie wszystko w porządku i załoga przystępuje do zaplanowanych zajęć.

Astronomowie już mogli się nacieszyć pierwszymi zdjęciami Słońca, które wykonała załoga Skylaba. Zdaniem specjalistów — zdjęcia są bardzo dobre i zostały oceniane „jako ważne”. W chwili gdy przekazujemy te informacje naszym Czytelnikom z pokładu Skylaba dokonywane są próby badania zosobów Ziemi, ławic ryb, aktywności wulkanów i stopnia zanieczyszczenia poszczególnych rejonów Ameryki. Badania są prowadzone gdy stacja znajduje się nad lądem amerykańskim.

I tyle o Skylabie. Choć jeszcze nie wszystko: trzeba przecież powiedzieć, że astronauta wystartowali z Przylądka im. J. Kennedy’ego, a wrócić na Przylądek Canaweral. Tak jest! Zmieniono bowiem, a

ściślej, przywrócono po 10 latach dawną nazwę Przylądka Decyzję podjęły władze stanu Floryda, tłumacząc swoje postępowanie tym, że poprzednia nazwa „jest najstarszą geograficzną nazwą na wybrzeżu atlantyckim”.

Tymczasem prasę całego świata obiegły zdjęcia kosmonautów radzieckich i amerykańskich, ściskających dłonie pod makietami statków Sojuz i Apollo na XXX Solonie Lotniczym i Astronautycznym w Le Bourget. Kosmonauci radzieccy A. Leonow, W. Kubasow, A. Filiczewko i A. Jelisiejew przebywający w stolicy Francji spotkali się ze swymi amerykańskimi kolegami, a także odwiedzili Komitet Centralny FPK, gdzie zostali przyjęci na przyjacielskim spotkaniu przez przywódców Francuskiej Partii Komunistycznej.

Liczne spotkania na szczubie, jak to się mawia, ułatwiają współpracę międzynarodową.

Kolejne spotkanie radziecko-amerykańskie odbyło się 30 maja w Genewie, gdzie rozpoczęła działalność tak zwana komisja konsultacyjna, którą utworzono zgodnie z postanowieniami układu zawartego między ZSRR i USA o ograniczeniu systemów obrony przeciwrakietowej. W Genewie również, w siedzibie przedstawicielstwa radzieckiego przy ONZ, odbyły się kolejne spotkania delegacji amerykańskiej i radzieckiej prowadzących rozmowy na temat ograniczenia zbrojeń strategicznych. Chodził między innymi o rakiety i stąd wzmianka w naszej rubryce.

Ostatnia wiadomość pochodzi z Moskwy. Agencja TASS podała, że 25 maja wprowadzono na orbitę okołoziemską nowego sztucznego satelitę naukowo-badawczego z serii Kosmos. Satelita nosi kolejny numer 561.

P. E.



Bf-108 B „TAIFUN”

B F-108 został zaprojektowany przez W. Messerschmitta w 1933 r. z przeznaczeniem na Challenge (Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych) w 1934 r. Ze względu na stosowaną na zawodach tych próbie prędkości minimalnej, samolot został wyposażony w klapy na krawędzi spływu i sloty na krawędzi natarcia, otwierające się automatycznie przy zbliżeniu się do punktu przeciągnięcia. Wersja challenge'owa (Bf-108A) miała silnik Hirth HM8U o mocy 225 KM. Pierwszy lot odbył się na wiosnę 1934 r. Piloci niemieccy latający na tych samolotach zajęli na Challenge'ie 5, 6 i 10 miejsce. W 1938 r. samoloty te zajmowały czołowe miejsca na zawodach lotniczych, zaś w lipcu 1938 r. ustanowiono rekord wysokościowy (9 075 m) dla tej kategorii samolotów. W 1935 r. powstała wersja Bf-108B „Taifun” z silnikiem mocniejszym (270 KM). Wprowadzono pewne zmiany konstrukcyjne płatowca, wzrosła prędkość minimalna. Bf-108B produkowany był na terenie Niemiec do 1912 r., a później produkcję przeniesiono do zakładów SNCA du Nord we Francji. Przed wojną ponad 50 egzemplarzy Bf-108B wyeksportowano do wielu krajów. W sumie wyprodukowano ponad 885 samolotów przed końcem wojny. Używane były zarówno w wojsku, jak i w lotnictwie cywilnym (jako samolot dyspozycyjny). Po wojnie we Francji prowadzono produkcję tych samolotów z różnymi wersjami silnika Renault-6Q (240 KM) pod oznaczeniem: Nord-1001 i Nord-1002. Rozwój dalszych wersji kontynuowano aż do 1950 r.

W Polsce po wywołaniu pozostał i zdobyty samolot Bf-108B. Po gruntownym remoncie i namalowaniu polskich szachownic był używany przez krótki okres jako samolot dyspozycyjny.

Konstrukcja samolotu była bardzo nowatorska w 1935 r. Samolot był całkowicie metalowy z pracującym pokryciem, jedynie stery, klapy i lotki miały pokrycie płócienne. Skrzela ruchome. Koła główne chowane w skrzydła, w kierunku na zewnątrz. Kabina czteromiejscowa, sterownice podwójne. Bf-108A (challenge'owy) miał nieco inny kształt steru kierunku, nie miał wyważenia ciężarowego steru, zastrzały usztywniające usterzenie miał od góry oraz płoż zamiast kółka ogonowego. Napęd (Bf-108B): silnik 4-cylindrowy Argus As-10C w układzie odwrócone V i o mocy 240 KM.

Malowanie. Samolot był malowany na kolor jasnoniebieski. Na usterzeniu pionowym i na skrzydłach umieszczone były szachownice.

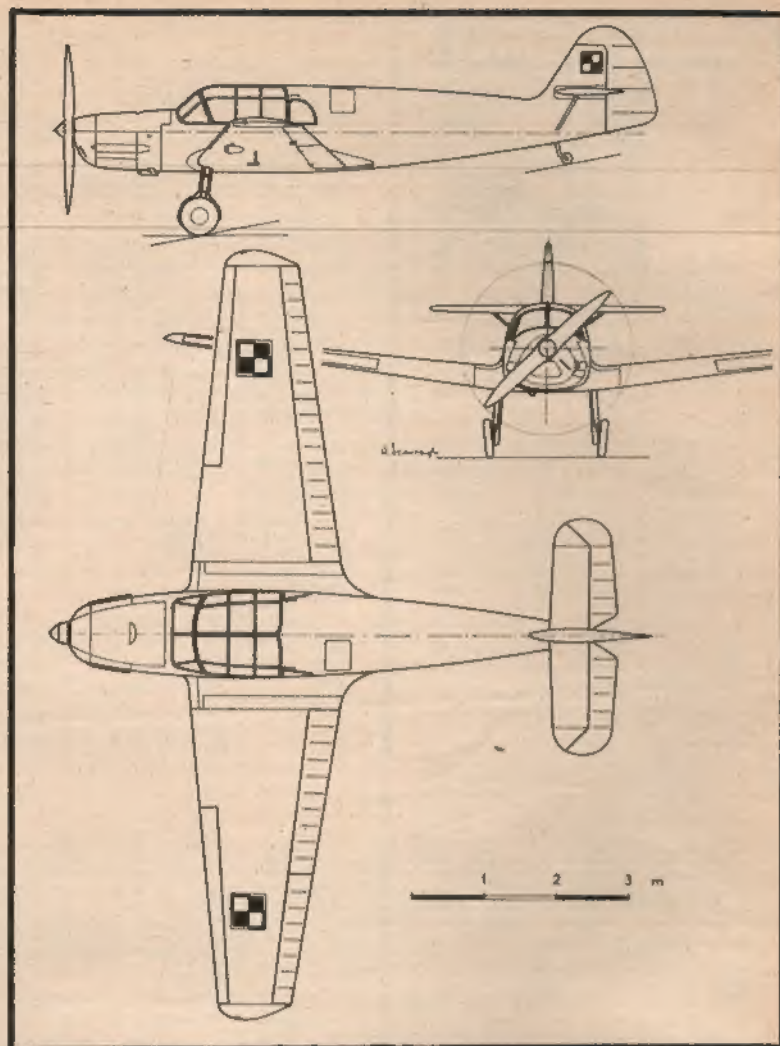
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,82 m, długość — 8,28 m, wysokość — 2,92 m, pow. nośna — 16,4 m².

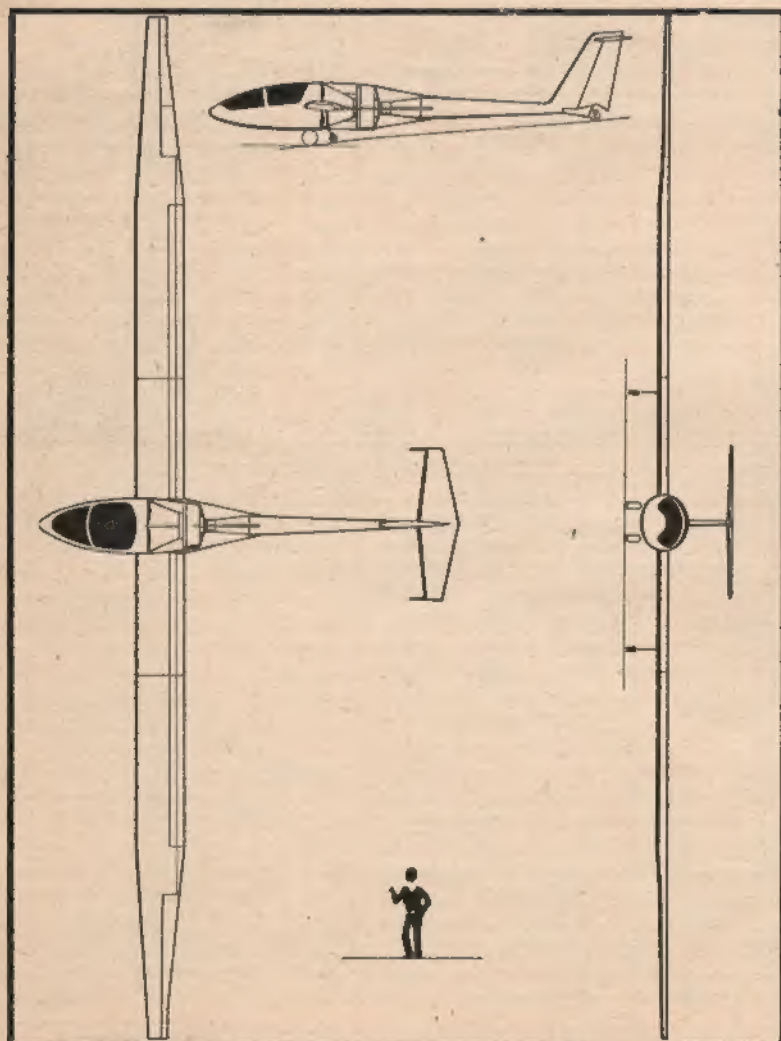
Masy: Masa własna — 860 kg, masa użyteczna — 320 kg, masa max. całkowita — 1 380 kg.

Osłagi: Prędkość max. — 285 km/h, prędkość przelotowa — 250 km/h, prędkość lądowania — 65 km/h, wznoszenie — ok. 4,5 m/s, pułap — 4 800 m, zasięg — 820 km.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



„SIRIUS-D”

Z ACHODNIONIEMIECKIE zakłady lotnicze Rhein-Flugzeugbau prowadzą studia nad napędem samolotów przy pomocy pełniających śmigieł tunelowych. Taki napęd przypomina nieco napęd odrzutowy, zwłaszcza w odczuciu pilota, i dlatego nadaje się do szkolenia pilotów wojskowych. Zakłady opracowują projekt dwumiejscowego samolotu szkolnego AWT-2, jednocześnie zaś prowadzą prace doświadczalne nad nowym napędem przy pomocy motoszybowców. Pierwszą konstrukcją tego typu był „Sirius-I” — szybowiec FK-3 wyposażony w napęd tunelowy. Do uzyskania następnej konstrukcji doświadczalnej, nazwanej „Sirius-II”, wykorzystano dwumiejscowy metalowy szybowiec włoski „Calif-21 RF” („SP” nr 15/1971 r.). Jak wiadomo, szybowiec ten ma również wersję „J” wyposażoną w niewielki silnik odrzutowy. „Sirius-II” powstał z „Califa” przez zabudowanie tuż za krawędzią spływu płata otunelowanego śmigła wielopłatowego napędzanego dwoma zblokowanymi silnikami z wirującymi tłokami (Wankel). Wlot do tunelu śmigłowego może być zamknięty przy pomocy czterech uchylnych klap, co po wyłączeniu silników pozwala przywrócić szybowcowi wysoką doskonałość (40).

„Sirius-II” jest dwumiejscowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła (jak w „Califie-21”) są trójdzielne. Profile laminarne Wortmanna; klapy mogą wychylać się 10° w górę i 8° w dół. Część klap jest wyposażona z przodu w dodatkową powierzchnię, która przy silnym wychyleniu (ok. 90°) działa z klapą jako skuteczny hamulec aerodynamiczny. Kadłub w części kabinyowej identyczny jak w „Califie-21” — dwa miejsca obok siebie pod osłoną. Za krawędzią spływu płata kadłub rozcięto dla zabudowy pięciopłatowego śmigła sprzężonego z silnikami Wankla po 30 KM każdy, umieszczonymi jeden przed, a drugi za śmigłem. Śmigło otoczone jest tunelem o średnicy równej w przybliżeniu poprzeczny wymiarom kadłuba. Tylna część kadłuba łączy się z przednią przy pomocy czterech wsporników płetwowych przytwierdzonych do tunelu. Usterzenie w układzie „T”. Dzwukolowe, chowane podwozie, uzupełnione zostało powiększonym kółkiem tylnym i dwoma niewielkimi kółkami wspornikowymi na końcach centralnej części skrzydeł.

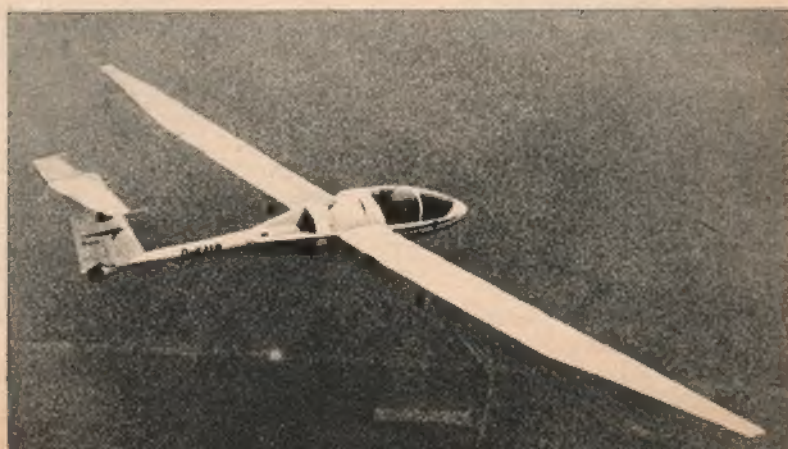
(J. B.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 20,38 m, długość — 8,84 m, wysokość — 1,80 m, pow. nośna — 16,1 m², wydłużenie — 25,8.

Masy: Masa całkowita — 690 kg, obciążenie pow. — 43 kg/m², obciążenie mocy — 11,5 kg/KM.

Osłagi: Doskonałość (z nie pracującymi silnikami) — 40, prędkość max. — 270 km/h, prędkość z 1 silnikiem (max.) — 110 km/h, prędkość min. — 72 km/h, wznoszenie — 2 m/s, zasięg — 270 km, rozbieg — 200 m.





UCZYMY SIĘ PILOTOWAĆ MINIWIATRAKOWCE

RYSZARD KOSIOL
(4)

Po nabraniu odpowiedniej wprawy i precyzji w pilotowaniu, utrzymujemy wiatrakowiec w niskim locie nad ziemią przez całą długość pasa. Stopniowo zwiększając możemy również wysokość do 1-3 m. Na tym etapie szkolenia, nawet jeśli Ci się wydaje, że jesteś ikarem, pod żadnym pozorem nie wznos się wyżej. Kiedy Twoje ruchy staną się precyzyjne, płynne i nabiorą cech odruchów, łatwo zaobserwujesz kolejne generalne zasady techniki pilotowania wiatrakowca. Bardzo łatwo zachować lot prostoliniowy Twojego ptaka posługując się poprzecznymi odchyleniami drążka. Poprzeczne przemieszczanie się wiatrakowca w powietrzu nazywamy trawersem lub ślizgiem. O wystąpieniu takowego informuje nas odchylenie od osi podłużnej, znajdującego się z przodu wiatrakowca, poprzeczka. Do likwidowania ślizgu służy ster kierunku. Tak więc przechylił wiatrakowca sterujemy drążkiem, a pedałami likwidujemy ślizgi. W locie, w przeciwnieństwie do ruchu wiatrakowca po ziemi, ster kierunku jest mało używany. Boczne przemieszczanie podczas zakrętów nazywamy ześlizgiem bądź wyslizgiem, zależnie od tego, czy ślizg odbywa się do wewnątrz, czy też na zewnątrz zakrętu. W powietrzu nie wykonuje się zakrętów bez przechylenia wiatrakowca. Jeszcze raz zapamiętaj: w locie ster kierunku likwiduje ślizgi, a nie służy do wykonywania zakrętów.

Podczas lądowania nie zmniejszaj gazu do minimum, gdy wiatrakowiec znajduje się na 2 lub 3 m. Najpierw sprowadź wiatrakowiec do wysokości poniżej 0,5 m i dopiero wówczas cofnij dźwignię gazu do oporu. Radę tę zachowaj na zawsze w pamięci i ściśle jej przestrzegaj.

Podczas wykonywania pierwszych lotów, przekonasz się ponadto, że najmniejsza moc silnika jest potrzebna, gdy wiatrakowiec leci z prędkością nieco wyższą od tej, przy której następuje jego oderwanie się od ziemi. Lot poziomy z prędkością większą lub mniejszą od prędkości ekonomicznej wymaga zastosowania odpowiednio większej mocy. Musisz to dokładnie przemyśleć, aby w dalszych lotach ustrzec się nieprzyjemnych i niebezpiecznych niespodzianek. Pod tym względem wiatrakowiec nie przypomina roweru, ani też motocykla, czy nawet samochodu.

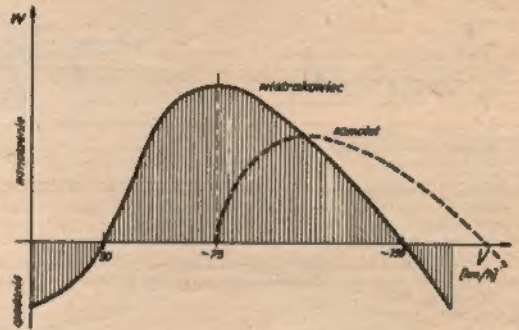
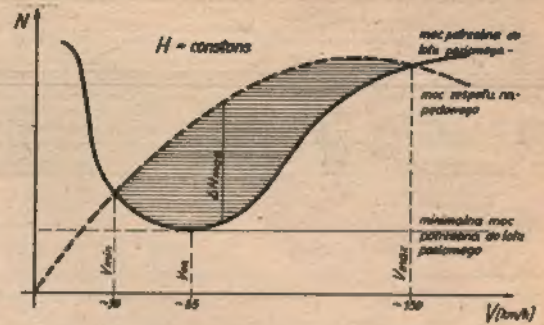
Zależność między potrzebną do lotu poziomu mocą silnika, a prędkością lotu przedstawia wykres $N=f(V)$. Drugi wykres $W=f(V)$ przedstawia zależność między prędkością lotu i prędkością wznoszenia (opadania) przy zastosowaniu mocy startowej silnika.

Jakkolwiek lądowanie należy do trudniejszych elementów lotu to jednakże nie należy się go obawiać. Wszystko co należy zrobić to doprowadzić wiatrakowiec ma wysokość 0,3 do 0,5 m, a następnie stopniowo, płynnie ściągając drążek zadrzeć przód wiatrakowca tak ku górze, aby najpierw dotknęło ziemi tylnie koło. Prędkość przyziemienia wynosić wówczas będzie nie więcej, jak 23 km/h, bez względu na obroty silnika. Podczas lądowania nie należy zmieniać mocy silnika. Obroty silnika podczas lądowania pozostają niezmiennie od chwili ustalenia kąta zrywania. Zmniejszenie obrotów do minimum powinno nastąpić dopiero po przyziemieniu.

W czasie lądowania, które wykonujemy podobnie jak start, zawsze pod wiatr, przechylił likwidujemy poprzecznymi ruchami drążka, a trawersy pedałami.

Podczas wykonywania poszczególnych zadań szkolnych za wszelką cenę unikaj pośpiechu. Między poszczególnymi lotami organizuj sobie przerwy, które zapewnią ci odpoczynek (odprężenie systemu nerwowego) i pozwolą ci przeanalizować zdobyte doświadczenia. Zasada ta obowiązuje również tych, którzy już latali.

(c.d.n.)



MECHANIK POKŁADOWY

„Jakie wymagania stawiane są kandydatom ubiegającym się o licencję mechanika pokładowego? Jakim badanom lekarskim poddawany jest mechanik pokładowy? W jakich miastach znajdują się oddziały Zakładu Usług Agrolotniczych WSK Okęcie? Jak są wymagania dla kandydatów na licencjonowanych mechaników radio i osprzętu?” pyta Mieczysław Pęćlicki z Olsztyna.

Warunkiem wydania licencji mechanika pokładowego jest spełnienie m. in. następujących wymagań: wiek — ukończone 21 lat; ukończona średnia szkoła techniczna; wykazanie się na egzaminie przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną znajomością: podstaw teorii lotu; budowy i funkcjonowania zespołów płatowca i zespołów napędowych oraz wyposażenia statku powietrznego, na którym obecność mechanika pokładowego jest wymagana; ogólnych zasad naziemnej obsługi technicznej sprzętu lotniczego oraz metod dokonywania w locie drobnych napraw, regulacji i wymiany części; obsługi statków powietrznych oraz postępowania w przypadku całkowitego lub częściowego przerwania pracy jednego lub więcej zespołów napędowych lub wiasę opracowywania planu lotu w zakresie obciążenia, obliczania środka ciężkości; zużycia pali-

wa, tablic i wykresów rozporządzonej i potrzebnej mocy silnika, sterowanie mocy silnika i wpływu w różnych warunkach atmosferycznych na tę moc; podstawowych przepisów prawa lotniczego i przepisów wykonawczych do tego prawa oraz przepisów dotyczących czynności mechanika pokładowego.

Kandydat powinien wykazać ponadto, że ukończył szkolenie lotnicze, posiada i rok praktyki naziemnej obsługi płatowców, silników i osprzętu, wykonał co najmniej 50 godzin lotu pod nadzorem mechanika pokładowego. Dla statków powietrznych o ciężarze maksymalnym do 5700 kg wspomnianie tu 50 godzin nalotu może być zastąpione 50 startami i lądowaniami. W takim przypadku licencja zostaje ograniczona do odpowiedniego typu statku powietrznego.

Podczas egzaminu praktycznego należy wykazać się w locie umiejętnością wykonywania czynności mechanika pokładowego oraz umiejętnością postępowania w nagłych, niebezpiecznych sytuacjach. Na ziemi wymagana jest umiejętność wykonywania przeglądów przed i po locie oraz przy krótkotrwałych postojach statku powietrznego w zakresie ustalonym w instrukcji obsługi technicznej statku powietrznego.

Mechanik pokładowy, jak cały personel latający, poddawany jest badanom lekarskim przed odpowiedzialną komisją lotniczo-lekarską. Ważność badań dla mechaników pokładowych wynosi 12 miesięcy.

Oddziały Zakładu Usług Agrolotniczych WSK Okęcie znajdują się w Olsztynie, Gdańsku i Wrocławiu.

Szczególne przepisy w sprawie personelu lotniczego i licencji lotniczych ogłoszone zostały w „Dzienniku Ustaw PRL”, poz. 91, nr 13 z 24 maja 1968 r.



PIERWSZY KROK

Szczelnym kręgiem chłopcy i dziewczęta otaczają „Wilgę”. Jedno pytanie wyprowadza drugie. Wyjaśnia kpt. pil. Marian Leśniewski. Nie ma końca pytań. Gdy wreszcie grupa uczniów odchodzi ku innym samolotom, ich miejsce zajmują następni młodzi ludzie z szkolnymi tarczami na rękawach.

W ciągu dwóch majowych dni odbył się na poznańskim lotnisku w Ławicy pokaz sprzętu lotniczego, zorganizowany przez Koło Stowarzyszenia Mechaników Polskich przy dowództwie Wojsk Lotniczych. Pokazano młodzieży samoloty Lim-6, „Wilga-35” i An-2 oraz śmigłowce Mi-2. Kto chciał mógł wejść do kabiny podniebnych pojazdów i pod okiem pilotów spróbować działania wielu urządzeń. I choć wszystko działo się na ziemi, dawało przedsmak latania o którym marzy niejeden młody człowiek.

Kpt. Mariana Biesiadę otoczyli uczniowie II klasy Technikum Budowlanego. Włodkowi Czajce najbardziej imponował odrzutowiec i „Wilga”.

— Nareszcie mogłem obejrzeć „Wilgę” z bliska. Dużo będę musiał zmienić w moim modelu...

Okazuje się, że chłopak jest modelarzem. Od dwóch lat poświęca tej dziedzinie wszystkie wolne chwile, spędzając czas w pracowni modelarstwa lotniczego w poznańskim Pałacu Kultury.

Dziewczęta z Liceum nr 6, Teresa Kucumba, Marzena Garzeczka i Danuta Nowakowska zajmują miejsca w kabinie śmigłowca.

— Owszem, podoba mi się bardzo — mówi Marzena zapytana o wrażenia — ale to dobre przede wszystkim dla chłopców... — Co innego mąż — lotnik,

to byłoby już coś dla nas... żartuje Teresa.

W tych majowych, pogodnych dniach wielu młodym ludziom zaszczepiony został bakcyl lotnictwa. A oto przecież chodziło organizatorom tej niecodiennej imprezy, która powinna znaleźć naśladowców. Kto wie, może właśnie z grona tej młodzieży, która uczestniczyła w spotkaniach na Ławicy, wyrosną przyszli mistrzowie sportu lotniczego i obrońcy naszego nieba, może niejedna lotnicza biografia tu właśnie wzięła swój początek.

M. H. K.

Poznańska młodzież szkolna z zainteresowaniem ogląda śmigłowce Mi-2 eksponowane na pokazie sprzętu lotniczego na lotnisku Ławica.

Zdjęcie: Kazimierz Fijałkowski



SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA

Wydawnictwo
Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52
02-346 Warszawa
telefon: 43-08-41

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYROZNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia”, Medalem Aeroklubu PRL „30 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego”, Medalem PHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSSTEIN — kierownik Działu Politycznej Młodzieży, TADEUSZ MALINOWSKI — kierownik Działu Krajowego i Twórczości Lotniczej, JERZY POMIANOWSKI — kierownik Działu Sportu Lotniczego, HENRYK KUCHARSKI — Dział Krajowy i Łączności z Czytelnikami, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BAKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch”, w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratory indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-4-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeratę za zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienie, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmują Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisy i ilustracje nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego”, W-wa Miedziana 11. Zam. 4488 R-86



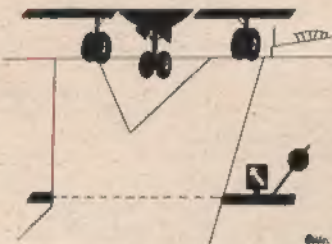
DECYZJA

KPT. pili. Włodzimierz Sulecki z Polskich Linii Lotniczych LOT przemierza dziś powietrzne szlaki za sterami transkontynentalnych samolotów Il-62. W czasie blisko dwudziestoletniej pracy pilota poznał dobrze swój zawód. Jest sześciokrotnym milionerem powietrznym, wylatał ponad czterdzieście tysięcy godzin. Posiada wysokie odznaczenia państwowe i inne wyróżnienia za pracę zawodową. Zapytany w bezpośredniej rozmowie, które z tych wyróżnień sprawiło mu szczególną satysfakcję, zamiast odpowiedzi wyjmując z szuflady i ostrożnie rozkładając niewielką, lekko pożąłtłą kartkę, zapisaną maszynowym piśmem, opatrzoną stemplem i zamasztytym podpisem. Dokument ten

upamiętnia zdarzenie, jakie miało miejsce z górą piętnaście lat temu.

— Pamiętam jak dziś tamten lot z Kopenhagi do Warszawy na wypełnionej pasażerami „Dakocie” — wspomina kpt. Sulecki. Nad morzem zaczął przerywać jeden z silników. Wkrótce zmuszony byłem go wyłączyć. Tracę z duszą na ramieniu zdążyłem wleźć w stronę Warszawy, którą oczywiście powiadomiłem drogą radiową o zaistniałej sytuacji. Kiedy samolot znalazł się nad lądem, praca drugiego i ostatniego silnika stała się nierytmiczna. Nie można wleźć było wykluczyć, że i ten silnik odmówił posłuszeństwa. Przekazałem więc nowy, niepomysłny meldunek na lotnisko Okęcie. Za chwilę otrzymałem polecenie lądowania z prostej na bliżej położonym lotnisku w Bydgoszczy. Czy jednak silnik nie zatrzyma się w powietrzu? Każda chwila zdawała się wiecznością i różne przychodziły wtedy myśli do głowy. Wstuchany w nieregularną pracę silnika, prowadziłem jednak nie bez emocji samolot w stronę Bydgoszczy. Kiedy „Dakota” znalazła się wreszcie w pobliżu lotniska, w ostatniej chwili wypuściłem podwozie i klapy i z prostej posadziłem szczęśliwie maszynę na lotnisku.

Czytam tekst na plecach owicie przechowywanym dokumencie: „Udzielam Obywatelowi pochwały za powzięcie słusznej decyzji i bezpieczne doprowadzenie samolotu do Bydgoszczy w dniu 9.X.1957 r. podczas ciężkiej sytuacji spowodowanej przez awarię silników na samolocie SP-LCA”. Podpisał: Dyrektor PLL LOT. (HEK)



Po raz pierwszy, ale chyba nie ostatni — na podium zwycięzców

Zdjęcie: H. Kucharski



Potrząc w takie oczy chciałoby się lecieć no koniec świata.



Spełnione marzenia o lotaniu czyli Jacqueline Dulot która jest pilotem „Air France”. Wylatała 4 000 godzin.

Anegdotki

Towarzystwo lotnicze Delta Airlines wprowadziło ciekawą innowację — bilety po niższej cenie na... miejsca stojące, wyłącznie dla pasażerów w wieku 12—21 lat. Rzecz miała wyglądać następująco:

Najpierw wsiadali pasażerowie z biletami normalnymi, a wolne miejsca pozostawiano do dyspozycji nastolatków. Jeżeli ich zabrakło, młodocianci musieli przestać cały lot.

W krótkim czasie — po wprowadzeniu tej innowacji — zaczęło wpływać mnóstwo telefonicznych zamówień na normalne bilety, po które jednakże nikt przed startem się nie zgłaszał, w rezultacie czego posiadacze biletów stojących odbywali cały lot siedząc w wygodnych fotelach. Dopiero po kilku tego rodzaju wypadkach wyjaśniło się, że to właśnie młodzieńcy rezerwowali miejsca podając fałszywe nazwiska i adresy...

Starsza pani, lecąca po raz pierwszy w życiu samolotem, zwraca się do sąsiadki pytając o toaletę. Pada uprzejma odpowiedź:

— Zdasz się, że to w przodzie samolotu...

Starsza pani opuszcza fotel i rusza do przodu. Wraca po kilku minutach, wyraźnie wzburzona:

— Znalazłam toaletę, lecz niech pani sobie wyobrazi, że było tam już trzech mężczyzn... Jeden popychał jakiegoś drażki, drugi trzymał jakby kierownicę, a trzeci pisał coś w notatniku. A w dodatku wszyscy robili wrażenie jakby nie mieli w ogóle zamiaru ruszyć się z miejsca...

Po skończonym locie stewardesa pyta starszą panią o wrażenia z jej pierwszego lotu w życiu.

— Było zupełnie przyjemnie. Tylko że podrzuty. Myślałam, że to dlatego, że siedziałam nad kołem.

(D)

KSIĄŻKI WKIL



M. N. Szulżenko, A. S. Mostowoj (tłum. z jęz. ros. Adam Michalski) Konstrukcja samolotów. Str. 484, rys. 494, zł. 65.-

Zasady projektowania i konstruowania samolotów oraz obliczenia wytrzymałościowe ich zespołów. Podstawowe wiadomości z aerodynamiki i teorii wytrzymałości części samolotów, w tym również opis budowy skrzydeł, ustereń, kadłuba, zespołów napędowych, układu sterowego oraz podwozia samolotu.

Odbiorcy: personel techniczny biur projektowych, zakładów produkcji sprzętu lotniczego i słuchacze techników samochodowo-lotniczych.

„BENZYNA”

Eustachy Przelotowiec wylądował jak zwykle w szczytnym ale gładkim polu, daleko od jakichkolwiek drzew, lasów, zabudowań i... telefonu. — Bezpieczeństwo przede wszystkim — powiedział sam do siebie po wylądowaniu.

Na horyzoncie majaczyły zabudowania i małe postacie ludzi biegnących w jego stronę. Eustachy, nie tracąc czasu zabezpieczył szybowiec i wyruszył do telefonu. Kiedy wrócił po kilku godzinach, jego szybowiec z zaciekawieniem oglądało kilkunastu ciekawskich, zwłaszcza dzieci, którzy zarzucili pilota niezliczoną ilość pytań. Eustachy, starając się możliwie najlepiej odpowiedzieć na wszystkie pytania, cierpliwie popularyzował lotnictwo. Kiedy jednak samolot holujący nie przylatywał, zmęczony zamknął się w szybowcu, przykrywając pokrowcem kabinę przed słońcem. Wkrótce zasnął. Zbudziła go

głośnie dyskusja oglądających szybowiec. Pierwszym jego zdaniem było znalezienie się w pomieszczeniu oznaczonym małym trójkątem. Wobec braku w pobliżu miejsca, gdzie można byłoby się schronić na chwilę, zdecydował się użyć gumowej gruszki, znajdującej się pod podłogą kabiny pilota. Głośnie, niecierpliwie stukanie w kabinę wyrwało Eustachego z błogiego stanu.

— Panie, panie, benzyna panu wyciekła — ostrzegła pilota spostrzegawcza kobieta. (h)



GWJ

LITERÓWKI

Do literówek należy wpisać pionowo dwanaście wyrazów o podanych znaczeniach. Ostatnie litery tych wyrazów, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie literówki.

Znaczenie wyrazów: 1 — Międzynarodowa Komisja Modelarstwa FAI; 2 — jugosłowiańska wytwórnia lotnicza w Mostarze; 3 — włoska wytwórnia lotnicza założona w 1916 roku; 4 — element konstrukcji skrzydła samolotu; 5 — imię pilota, który pierwszy przeleciał Kanał La Manche; 6 — polski motoszybowiec będący temem tej literówki; 7 — imię zwycięskiego pilota Challenge'u w 1934 roku; 8 — jugosłowiański odrzutowy samolot szkolno-treningowy; 9 — stolica państwa, którego samoloty cywilne mają w znaku przynależności państwowej litery IA; 10 — nazwa pierwszego polskiego wodolotu pasażerskiego; 11 — organ kierujący polskim lotnictwem cywilnym; 12 — rama, do której przymocowany jest silnik w samolocie.

Opracował: JANUSZ PALACZ

Wśród Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 1 lipca rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH**.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, **WYŁĄCZNIE NA KARTACH POCZTOWYCH LUB WIDOKÓWKACH**.

